Бунич Игорь

Пираты фюрера



1.ПРЕДИСЛОВИЕ

Обе мировые войны Германия провела в условиях жесточайшей морской блокады. Ее флоту приходилось сражаться с подавляюще превосходящими силами противника.

Подобного неравенства сил еще не бывало в истории морских войн.

В Первую мировую войну против Германии была обращена морская мощь Великобритании, Франции, Италии,Японии и России, а позднее и Соединенных Штатов.

Во Второй мировой войне небывало громадные, глобальные флоты Соединенных Штатов и Великобритании при посильной помощи военно–морских сил своих многочисленных союзников по антигитлеровской коалиции господствовали на всех океанах, оставив противнику небольшие шансы на мелкие тактические успехи, не способные изменить стратегическую обстановку.

Конечно, был Ютландский бой, где под немецким огнем взлетели на воздух три британских линейных крейсера. Через четверть века под огнем «Бисмарка» погиб самый знаменитый английский корабль того времени — линейный крейсер «Худ»; но основную, я бы даже сказал «романтическую» память оставили в истории морских войн немецкие надводные рейдеры–типичные корсары и каперы, как бы по волшебству перенесенные из эпохи географических открытий и великих каперских войн.

Впрочем, корсарам тех времен было легче. Им не приходилось думать об угле, мазуте, солярке и машинном масле, а также о том, что их обнаружат радары или авиация противника. Но если былые времена знают испанских, португальских,турецких и английских пиратов, то в XX веке в пиратские рейды уходили только немецкие корабли.

Как и прежде, среди командиров были и «благородные пираты» вроде капитана 2–го ранга Мюллера с легендарного крейсера «Эмден», который захватил и уничтожил 23 парохода противника, не пролив ни капли крови; были и свирепые — вроде капитана 1–го ранга Рукштеля со вспомогательного крейсера «Михель», осужденного и умершего в английской тюрьме.

Действуя в океане, не имея ни баз, ни союзников, ни запасов снабжения, рейдеры демонстрировали чудеса отваги и дерзости, талантливо уходя от преследования, маскируясь и пользуясь любым случаем для нанесения быстрых и весьма болезненных ударов по противнику.

Уинстон Черчилль, восхищаясь их действиями, называл рейдеры «прекрасными, но, к сожалению, уже срезанными цветами», имея в виду тот факт, что эти корабли обречены. Но так было не всегда. Многим «срезанным цветам» после многомесячных рейдов в океане удавалось под самым носом у англичан вернуться в родные порты.

В обеих мировых войнах корсарством занимались только немецкие корабли. Причина заключалась в том, что с началом как Первой, так и Второй мировых войн немецкая морская торговля практически прекращалась. Огромный торговый флот Германии либо отстаивался в своих портах, либо был интернирован в нейтральных гаванях, либо был захвачен противником. А морская торговля Великобритании или, скажем, Соединенных Штатов продолжалась как ни в чем не бывало, как будто никакой войны и не было. Именно по морской торговле своих противников наносили удары немецкие «корсары».

Говорят, что у немецкого флота просто не было другого способа заявить о себе. Германия, между прочим, была единственной страной в мире, которая для борьбы с судоходством противника использовала линейные корабли.

Еще в Первую мировую войну невероятно смелый рейд линейного крейсера «Гебен» фактически изменил весь мир, сокрушив Российскую и Оттоманскую империи.

В самом начале Второй мировой войны в океанский рейд ушел карманный линкор «Адмирал граф Шпее», за ним два других корабля этого же типа: «Дойчлянд» и «Адмирал Шеер». Затем на войну с судоходством англичан были брошены линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау». В корсарский рейд рвался и могучий «Бисмарк», перехваченный и потопленный англичанами в драматическом морском бою.

Использование линкоров в подобных операциях было очень дорогим удовольствием. А потому тон в корсарской войне задавали не они.

В обеих войнах основные приключения и успехи выпали на долю легких и вспомогательных крейсеров, переоборудованных из торговых судов. Исключение составляет, пожалуй, только линкор «Адмирал Шеер».

Отношение России к пиратской деятельности германских рейдеров в двух мировых войнах было диаметрально противоположным.

Если в Первую мировую войну Россия посылала свои крейсера в океан, чтобы помочь союзникам по Антанте бороться с немецкими корсарами (русский крейсер «Жемчуг» даже погиб, потопленный «Эмденом», одним из самых знаменитых германских рейдеров), то во Второй мировой войне Советский Союз внес весомый вклад в успех боевой деятельности «пиратов фюрера».

Советские ледоколы с характерными названиями «Ленин», «Сталин» и «Каганович», меняя друг друга, провели немецкий вспомогательный крейсер «Комет» Северным морским путем в Тихий океан, в глубокий тыл англичан.

Немецкие рейдеры, действовавшие у побережья Норвегии, приводили свои «призы» в Мурманск, где их ждали танкеры,заправщики и сердечный прием. Скандал случился лишь

однажды, когда карманный линкор «Дойчлянд» привел в Мурманск захваченный американский пароход «Сити оф Флинт».

Корабли советского Северного флота делились с рейдерами данными о дислокации английских кораблей. Еще более сердечный «интим» творился на Тихом океане. По сибирскому железнодорожному пути перебрасывались сменные экипажи пиратских кораблей. Этим же путем в Германию отправлялись раненые и больные моряки с рейдеров.

Штурман наиболее удачливого и беспощадного «корсара» «Атлантис» в мягком вагоне международного класса сибирского экспресса проделал очень приятное путешествие через весь Советский Союз, спеша доставить в Берлин захваченные у англичан секретные документы. Чекисты, сопровождавшие Каменца, угощали пирата икрой и поили коньяком.

А на просторах Тихого океана советские танкеры бункеровали пиратские корабли «во имя окончательной победы труда над капиталом».

Действия немецких рейдеров произвели глубокое впечатление и на самого товарища Сталина, неоднократно с укором спрашивавшего у адмирала Кузнецова, почему советские корабли не могут делать то, что делают немецкие рейдеры.

В самом деле, почему?

И уже после войны «великий вождь всех народов» задумал построить огромный рейдер, вооруженный 305–мм артиллерией, дав обалдевшим специалистам такое техническое задание: «Это должен быть «хулиганский корабль». Он должен иметь возможность появляться в любой точке мирового океана и топить все, что находится на плаву».

Внезапная смерть вождя помешала осуществлению этой «смелой» идеи.

В туманную даль истории уходят обе мировые войны, унося с собой несчетные факты и загадки, которые рискуют остаться непознанными и нераскрытыми.

Учтем положение, в которое после крушения СССР попал российский флот, и рискнем заявить: никому не помешает знание о том, как заведомо слабейший флот способен эффективно действовать против гораздо более сильного противника, независимо от сходства или различия идеологий.

Но, откровенно говоря, предлагая на суд читателей эту книгу, мы мало задумывались о столь «высоких материях», а больше рассчитывали на любителей приключенческой литературы, памятуя о том, что самые авантюрные, романтические и захватывающие приключения всегда происходили и продолжают происходить на море. Мы надеемся, что наш будущий читатель в этом отношении с нами совершенно согласен.

2.ЧЕРЕЗ ТРИ ОКЕАНА–БОЕВАЯ КРУГОСВЕТКА ВСПОМОГАТЕЛЬНОГО КРЕЙСЕРА «АТЛАНТИС»

I

Капитан первого ранга Бернгард Рогге, поднимаясь по сходням на борт ганзейского дизель–электрохода «Гольден фельс», раздраженно поморщился. Стоявший на вахте у трапа унтер–офицер щелкнул каблуками, принял стойку «смирно» и даже приложил руку к козырьку своей гражданской кепки, хотя Рогге строго–настрого запретил проявления любых военно–морских ритуалов на вверенном ему судне. Но выбить из людей привычки, приобретенные за долгие годы службы в военном флоте, было совсем не так легко, как рассчитывал Рогге.

Дизель–электроход «Гольденфельс» являлся судном новейшей постройки водоизмещением в полном грузу 17 600 т (7862 брт), длиной 155 м, шириной 18,7 м и осадкой в полном грузу 8,9 м. Два дизельных двигателя, работающих на один вал, обеспечивали судну скорость 16 узлов и небывалую автономность.

«Гольденфельс» строился по заказу компании «Ганза» на заводе «Вулкан» в Бремене. Заложенный в 1937 году и достроенный в 1939–м «Гольденфельс», едва успев войти в строй,был мобилизован и остался на заводе для переоборудования во вспомогательный крейсер. Где–то в секретных документах главного морского штаба судно уже было переименовано, числясь под индексом «Рейдер №16».

На нем предполагалось установить шесть 150–мм орудий, одно 75–мм, два 37–мм и четыре 20–мм зенитных автомата, а также четыре 533–мм торпедных аппарата. Кроме того, «Рейдер №16» должен был нести в трюмах 92 мины, а на палубе два гидросамолета. Все это мощное вооружение и палубные самолеты должны были быть тщательно замаскированы от сторонних наблюдателей.

Собственно, этим Рогге и занимался, руководя перестройкой бывшего «Гольденфельса» во вспомогательный крейсер.

Рогге был романтиком морской службы. Родившись в 1899 году в Шлезвиге, он в шестнадцать лет в разгар Первой мировой войны поступил в кайзеровский флот, плавал на легких крейсерах и участвовал в бесчисленных стычках с противником в Гельголандской бухте. Рогге остался на флоте и в годы Веймарской республики в качестве преподавателя морской практики военно–морского училища в Киле.

В 1934 году Рогге был уже капитаном третьего ранга, а с 1936 по 1939 год командовал учебными парусниками «ГрохФок» и «Альберт Лео Шлягетер», совершив на них многочисленные походы с будущими офицерами флота по Северному и Балтийскому морям, а также по Атлантическому океану вплоть до о. Св. Елены. На этих должностях,считавшихся элитными, Рогге дослужился до капитана первого ранга. Рогге был горячим сторонником ведения войны против английского судоходства в океане. История германского флота в Первой мировой войне на этот счет давала много самых ярких примеров для вдохновения и подражания, не говоря уже о том, что это был пока единственный способ ведения морской войны против англичан, чей гигантский флот, владычествуя на всех океанах,просто не давал слабому немецкому флоту никаких других шансов, как и в прошлую войну. С самого начала Второй мировой войны капитану первого ранга Рогге представилась возможность осуществить свои замыслы на практике, когда он был назначен командиром «Рейдера №16». Рогге горячо взялся за дело. Единственным, что его не устраивало, был тот факт, что его прекрасный корабль, способный без дозаправки топливом пройти 60 000 морских миль со скоростью 10 узлов, имеет просто номер, как будто он всего какой–нибудь торпедный катер или подводная лодка. И Рогге дал своему кораблю имя «Атлантис», считая, что в самом этом названии содержится достаточно мистики для скитающегося по волнам «ящика Пандоры», где скрыты орудия, мины, торпеды. Хотя новая война с Англией Рогге совсем не обрадовала, он был доволен своим новым назначением, предоставлявшим ему большую свободу самостоятельных действий вдали от начальства, у которого чуть ли не каждые пять минут требовалось испрашивать разрешение по поводу любого своего следующего шага. Его «Атлантис» должен был стать первым коммерческим рейдером, выходящим на английские судоходные пути в эту войну, и, конечно, хотелось, чтобы корабль достиг не меньших результатов, чем рейдеры прошлой войны, также перестроенные из коммерческих судов и парусников «Вольф», «Меве» и «Зееадлер».

В Штабе руководства войной на море Рогге предупредили, что к противнику не должно просочиться ни капли информации даже о самом намерении Германии послать в океан вооруженные торговые суда в качестве коммерческих рейдеров. «Замечательно!» — ответил на это предупреждение Рогге и попросил разъяснить, почему же тогда над входом в одно из зданий Бремена красуется вывеска, на которой для всех, кто умеет читать, написано: Штаб вооруженных коммерческих рейдеров. В Берлине никто об этом, разумеется, ничего не знал, и Рогге предложили не умничать.

Не менее остроумны были и в отделе личного состава, когда Рогге подал заявку на 19 офицеров, необходимых ему на «Атлантисе». «Что? — удивились кадровики, — вы хотите утопить сразу 19 офицеров?»

Бюрократическая «лента» при виде его завязывалась в гордиевы узлы. Даже для того, чтобы получить секстан с искусственным горизонтом, пришлось обращаться непосредственно к главкому. А когда Рогге заикнулся о современной системе управления огнем, то получил категорический отказ, мотивированный тем, что его потопят раньше, чем он успеет этой системой воспользоваться. А чего стоили повседневные меры безопасности! Однажды ящик, который грузили на «Атлантис», раскрылся и из него на причал высыпалась целая куча тропических шлемов.

Рогге казалось, что офицер, отвечающий за безопасность подготовительного этапа операции, застрелится прямо на пирсе…

Объем работ на «Атлантисе» был огромным, а времени для переоборудования мирного сухогруза в боевой корабль,который в будущем англичане назовут «гремучей змеей океанов», было крайне мало.

Рогге сидел в своей каюте, пытаясь сосредоточиться. Одной рукой он потирал свою квадратную челюсть, другой поигрывал изящной авторучкой. Перед ним лежала карта Северного моря с выходами в Атлантику. Сосредоточиться было трудно. По всему кораблю гремели пневматические молотки и кувалды. Рабочие завода постоянно орали что–то друг другу и громко сквернословили. Большинство из них, привлеченных к работам по переоборудованию «Гольденфельса», не знало, чем, собственно, они занимаются. Цель была скрыта даже от них — в интересах безопасности. Через полуоткрытый иллюминатор Рогге слышал шум и пыхтение паровоза, клацанье товарных вагонов, стук колес на стыке рельс, проложенных по пристани достроечной стенки завода «Вулкан», лязганье башенных кранов,гудки буксиров — до боли знакомые звуки порта и судостроительного завода.

С началом войны, которой недавно исполнилось шесть недель, в Бремене собралось много торговых судов, которые были не в состоянии выйти в море в связи с британской блокадой. То же самое, что и в прошлую войну. А сами англичане, господствуя на всех океанах, продолжали, как в мирное время, использовать морские пути для плавания судов своего огромного торгового флота, доставлявшего в Британию миллионы тонн важнейших стратегических грузов. Поэтому главной задачей «Атлантиса» было не столько уничтожать британские торговые суда, сколько вносить дезорганизацию во всю систему английского коммерческого судоходства, вынуждая англичан рассредоточить свои боевые корабли по всему пространству мирового океана, чтобы спасти от гибели свою драгоценную морскую торговлю, на которой зиждилось все благополучие Великобритании и исход ее военных усилий.

Наша маленькая планета настолько тесна, что все на ней взаимосвязано. Почти то же самое, даже в большей степени,можно сказать и о морской войне. Боевые действия в Индийском океане могут непосредственно повлиять на обстановку в Северном море или в Заполярье. Удачная атака у берегов восточной Африки может привести к перемещению крупных сил противника из северной Атлантики.

Каждое потопленное судно в течение всего нескольких часов может привести к продолжительной задержке в портах десятков других, к изменению оптимальных маршрутов,что, в свою очередь, приведет к срыву графика прибытия важнейших грузов, от которых зависит судьба целых армий,будь то в Ливии или на Волге, хотя в этих армиях, наверное,и не подозревают, насколько их судьба зависит от никому неизвестных торговых судов.

Конечно, сейчас, когда такое развитие получила авиация,рейдер в океане уже не может чувствовать себя столь вольготно, как в прошлую войну. Но и переоценивать все нынешние

опасности не следует. «Конечно, риск существует,господа, — признался Рогге, проводя очередную беседу со своими офицерами. — Но позвольте вам напомнить, что океан бескрайний, и что примерно треть времени из каждых суток над ним царствует темнота». В ходе подготовки к рейду Рогге, помимо всего прочего, обзавелся адъютантом. Им стал юный лейтенант Ульрих Мор, который, несмотря на молодость, успел побывать в США, Японии и Китае, знал несколько языков, закончил университет и даже обзавелся ученой степенью.

Призванный с началом войны на флот Мор чуть было не угодил на тральщики, но, благодаря протекции своего отца — также флотского офицера и старинного приятеля Рогге по элитному яхтклубу в Киле, — попал на «Атлантис», сразу с головой окунувшись во все проблемы, связанные с подготовкой корабля к рейду. Сейчас лейтенант Мор сражался с инстанциями, пытаясь получить на «Атлантис» четыре ракетницы.

Сражение продолжалось уже трое суток. Начальство никак не могло взять в толк, зачем «Атлантису» нужны ракетницы. Мор объяснял, что ракетницы нужны призовым командам. «Ну, вы оптимисты!» — улыбались штабные столоначальники. Мор обращался к командующему обороной балтийского побережья, к главному морскому начальнику в Бремене и непосредственно в Адмиралтейство в Берлине. И везде натыкался на каменную стену полного равнодушия. В конце концов все четыре ракетницы были получены, но для этого пришлось пробиться к самому гроссадмиралу Рэдеру — главкому Кригсмарине. И так было всегда. Что бы ни пытался получить Мор — вилки, ложки, книги для корабельной библиотеки (Вы считаете, что у вас будет время читать?) или картины для украшения кают и кубриков — все приходилось решать чуть ли не на уровне главкома.

Рогге посмеивался. Он понимал чувства, которые обуревали начальство.

В прошлую войну один рейдер готовили к выходу 18 месяцев! На него свезли серебро, хрусталь и картины в золотом багете из запасов имперских яхт. Но не успел рейдер выйти в море, как был перехвачен и потоплен английским крейсером. «Атлантис» был первым вспомогательным крейсером,уходящим в океан, и многие были уверены, что с ним произойдет то же самое.

II

Наконец, 28 декабря 1939 года «Атлантис» покинул Бремен и направился в Киль, где предполагалось провести последние испытания и принять боезапас для предстоящего похода.

Но начало вышло совсем безрадостным. Лоцман, который вел «Атлантис» по реке Везер в Северное море, умудрился посадить корабль на мель. Хотя Рогге был тут как бы и не виноват, поскольку на борту находился лоцман, все сочли посадку на мель зловещим предзнаменованием и заметно приуныли. Лейтенант Фелер, минер–подрывник, пытался вывести своих коллег из депрессии. «Не расстраивайтесь! — подбадривал он офицеров «Атлантиса». — Это, напротив, отличное предзнаменование. Вспомните, что «Вольф» также сел на мель, выходя в море. Но зато каких результатов он добился в рейде!»

Речь шла о рейдере прошлой войны — вспомогательном крейсере «Вольф», который также при выходе в море был посажен лоцманом на мель, правда, не на Везере, а на Эльбе. «Идиот, — сказал Фелеру штурман «Атлантиса» капитан–лейтенант Каменц, чей лысый череп побагровел от гнева. —Ты забыл, что стало с командиром «Вольфа»? Его немедленно погнали с должности».

Это действительно было так. Снимая командира «Вольфа» с должности, командование мотивировало свое решение тем, что командир рейдера должен быть не только опытнейшим профессионалом, но и в неменьшей степени удачливым моряком. Раз ему сразу не повезло, то лучше его отстранить от командования. Пусть неудачи преследуют его на берегу.

Все, конечно, испугались за Рогге. Если подобными критериями руководствовались в 1914 году, точего можно ожидать сейчас, когда фюрер сверяет свои решения с

астрологическими прогнозами? К Рогге и его манере командования уже настолько привыкли, что смена командира рассматривалась в качестве гораздо худшего знамения, чем посадка на мель.

Через шесть часов прилив снял «Атлантис» с мели, но прошла еще целая неделя, прежде чем стало ясно, что никто не собирается придавать этому печальному инциденту какое–нибудь серьезное значение. Рогге остался на своем посту.

22 марта 1940 года на Эльбе появилась плавбаза «Кригсмарине» — двухтрубная, полностью выкрашенная в шаровый цвет, с военным флагом на корме. На баке и юте плавбазы виднелись орудийные установки. 24 марта на якорь у Суедерпипа встал норвежский сухогруз. Это был однотрубный пароход с зеленым корпусом и белыми надстройками. На его мачте был поднят желтый карантинный флаг. 9 апреля в пролив между Бергеном и Шетландами вошел вспомогательный корабль советского флота под названием «КИМ» с серпом и молотом на мостике и с красной звездой на крышке люка №2. На кормовой надстройке на языке, который моряки «Атлантиса» почему–то считали русским, красовалась надпись:

ОСТЕРЕТАЙТЕСБ ВИНТСВ

Что должно было означать «Остерегайтесь винтов!»

Правда, эта странная надпись была продублирована и на английском языке, впрочем, тоже не совсем грамотно, означая, скорее, предостережение: «Держитесь подальше от наших винтов!»

На «Атлантисе» посмеивались: возможно, англичане поймут наш намек.

Экипаж рейдера научился быстро и эффективно менять обличье своего корабля — немецкая плавбаза, норвежский сухогруз, советское вспомогательное судно. В любую минуту «Атлантис» мог изменить свой облик и стать совершенно неузнаваемым.

Но этого было мало. Необходимо было уметь в течение нескольких секунд сбросить с себя овечью шкуру и показать волчьи клыки: орудия, торпедные аппараты, тяжелые пулеметы и мины. Пока же «клыки» были скрыты под тремя слоями «овечьей шкуры».

Корабль медленно пробирался на север, каждую минуту рискуя быть обнаруженным. Если бы англичане поймали его в Северном море, то, независимо от последствий этого события, о рейдерстве в океане пришлось бы забыть. Возможно, удалось бы с боем прорваться обратно в Германию, но не более того…

Рогге стоял на ходовом мостике, осматривая в бинокль горизонт. Лейтенант Мор находился на палубе, с интересом наблюдая, как одетый в комбинезон матрос что–то пишет черной краской на крышке большого деревянного ящика. С помощью простейшего механизма боковые стенки ящика падали на палубу, открывая готовый к бою крупнокалиберный пулемет. Матрос взглянул на Мора и засмеялся:

— Все честно, не правда ли, господин лейтенант? На ящике свежей краской было написано: «Осторожно! Непрочная упаковка». Обычное предупреждение при погрузке и разгрузке.

Если кто–нибудь будет изучать «Атлантис» в бинокль, то легко увидит и прочтет эту надпись. Фальшивая палуба прикрывала 150–мм орудия от обнаружения с воздуха, а деревянные щиты — со стороны борта.

Было общее впечатление, что на палубе стоят контейнеры с крупногабаритными грузами. Даже смотря со стенки, к которой был пришвартован «Атлантис», трудно было заметить что–нибудь подозрительное. Система противовесов освобождала орудия за две секунды, а через пять секунд они уже могли открыть огонь. На контейнерах легко читалась надпись:

ПРОМЫШЛЕННЫЕ МАШИНЫ ДЛЯ ФИЛИППИН

Таким образом были замаскированы пять из шести 150–мм орудий, а шестое было замаскировано под грузовой кран.

Катапульта с самолетом была замаскирована таким образом, что со стороны выглядела как большая цистерна с водой. Другими словами, овечья шкура у волка выглядела вполне настоящей.

На первоначальном, хотя и достаточно коротком отрезке пути — при прорыве из Северного моря в океан — «Атлантис» должен был пройти три наиболее опасных участка: так называемое Фризийское минное заграждение, узкий проход между берегами Норвегии и Британии, а затем–Датский пролив, являющийся входом в северную Атлантику.

Пролив этот, выглядящий весьма широким на карте, фактически представляет собой узкий, окутанный туманами проход в паковом льду Гренландии и Исландии.

У границ минного поля обычно сидели в засаде английские подводные лодки.

В узком проходе между британскими островами и Норвегией постоянно патрулировали английские корабли.

В Датском проливе круглосуточно несли сторожевую службу вспомогательные крейсера противника, а весь этот район постоянно наблюдала с воздуха английская разведывательная авиация.

Маскировка под советское судно была выбрана не случайно. Нигде не любили секретность так, как в Советском Союзе, и поэтому мало кто знал, в том числе и в Англии, какие вспомогательные суда входят в состав советского флота. Кроме того, англичане не могли следить за советскими портами, как они следили за немецкими, и точно знать, кто и когда эти порты покинул. И, наконец, напряженные отношения между СССР и Англией служили гарантией того, что британцы воздержатся от каких–либо резких движений при виде советского судна.

Погода начинала портиться. Усилился ветер, над морем повисла мгла. Волны с шумом разбивались о нос «Атлантиса», захлестывая полубак пеной и брызгами. Торпедные катера, сопровождавшие «Атлантис» до границы минного заграждения, отвернули.

Рейдер остался один. И тут же начались сюрпризы. Для начала была обнаружена мина, прыгавшая на волнах всего метрах в пятидесяти от корабля. Сгрудившиеся у лееров матросы стали гадать, чья она–английская, или своя, немецкая? Кто–то заметил, что если даже мина своя, она от этого не становится менее опасной. Рогатое чудовище долго еще кланялось «Атлантису», то приближаясь, то удаляясь, пока его не унесло куда–то за корму. Затем сигнальщик доложил, что видит мачты. Под норвежским берегом, держась близко друг к другу, плясали на волнах три рыболовных траулера. Рогге решил их не замечать. Траулеры уже скрылись из виду, когда из радиорубки доложили, что с траулеров передали радиограмму, зашифрованную английским военно–морским кодом…

За кормой «Атлантиса», сбрасывая с себя тонны воды, всплыла подводная лодка «U–37», специально посланная в этот район, чтобы в случае необходимости отогнать от рейдера надводные корабли противника. Но в такую погоду от нее было мало проку. Рогге рассчитывал к рассвету покинуть этот район, но налетевший шторм, уже достигший силы 10 баллов, спутывал все его планы. Тем более, если ему придется идти дальше с подводной лодкой. Сообщив коротким сигналом на лодку место будущего рандеву, «Атлантис» пошел дальше.

На рассвете шторм еще продолжался, но небо полностью очистилось от туч, давая прекрасную возможность обнаружить рейдер с воздуха. Сообщения разведки, полученные по радио, тоже не обещали ничего хорошего: английские крейсера несут сторожевую службу в районе Шетландских островов, вспомогательные крейсера прочесывают Датский пролив, наблюдается повышенная активность разведывательной авиации противника…

Как только рассвело, сигнальщик увидел на горизонте верхушку чьей–то мачты. Рогге приказал сыграть боевую тревогу. Старший артиллерист «Атлантиса» капитан–лейтенант Каш быстро развернул в сторону замеченной мачты дальномер.

Через минуту на мостик доложили, что все орудия готовы к бою. Рогге следил за горизонтом, над которым медленно вырастали еще несколько мачт. На мостик был вызван старший механик Кильхорн.

— Будем удирать, — сказал Рогге. — Что ты можешь нам предложить?

— Шестнадцать, от силы — семнадцать узлов, — ответил старший механик, ежась от холода на мостике, особенно пронизывающего после парилки машинного отделения.

«Атлантис» стал набирать ход. Медленно, мучительно медленно мачты и трубы неизвестных кораблей стали исчезать за горизонтом. Успех океанского рейдера почти полностью зависит от «госпожи удачи». Это была первая удача «Атлантиса». Никем не преследуемый, он продолжал свой путь на север. Неизвестные корабли либо просто его не заметили, либо заметили, но решили не отвлекаться от какой–то собственной задачи…

Только позднее на «Атлантисе» узнали, какой они избежали опасности. За несколько дней до германского вторжения в Норвегию англичане решили подкрепить свои требования к норвежскому правительству заминировать Лидс–канал между побережьем Норвегии и прибрежными островами посылкой к Норвегии мощного оперативного соединения, состоявшего из линкора и 16–ти эсминцев. Мачты этих эсминцев и были замечены с «Атлантиса».

Остров Ян–Майен одиноко появился с правого борта «Атлантиса», когда к рейдеру снова присоединилась подводная лодка «U–37». Корабль находился в самом центре области низкого давления.

Ветра не было. Солнце короткого полярного дня садилось в море, сверкая, как собственное отражение в зеркале. Стояло какое–то мрачное спокойствие и тишина, нарушаемая лишь шумом разбивающейся о нос корабля волны. Слева за кормой, немилосердно раскачиваясь, шла подводная лодка «U–37».

По мере продвижения на север дни становились короче, а ночи–длиннее. В небе часто переливались северные сияния, на которые моряки «Атлантиса», как и все люди на земле, смотрели с некоторым мистическим трепетом. Благополучно миновав два наиболее опасных участка первого этапа пути к открытому океану, «Атлантис» подходил к третьему–Датскому проливу. Чтобы уменьшить шансы каких–либо неожиданных встреч, Рогге решил взять как можно севернее, держась самой кромки пакового льда Гренландии, чтобы, несмотря на все навигационные проблемы, находиться на максимальном удалении от берегов Исландии. Весь экипаж корабля находился на своих местах по боевой тревоге. Рогге не сходил с мостика.

9 апреля лейтенант Мор, в обязанности которого как адъютанта входило прослушивание радиопередач противника, узнал из сообщения Би–Би–Си о вторжении германских войск в Норвегию. Официальное коммюнике немецкого Верховного командования последовало лишь через несколько часов и было передано по корабельной трансляции.

На «Атлантисе» к этому известию отнеслись с чувством облегчения потому, что удалось проскочить между главных сил английского и германского флотов, когда они пробирались через узкость между берегами Норвегии и Британии. Все также поняли, что если не удастся прорваться в Атлантику, вернуться в Германию тем же путем будет практически невозможно.

Погода вдруг снова стала портиться, не прошло и 10 минут, как «Атлантис» оказался в центре свирепого арктического шторма. Главстаршина Пигорс, показывая Мору на подводную лодку, заметил:

— Для нас это просто шторм, а для них–кромешный ад, господин лейтенант.

Пигорс, прошедший в свое время на парусниках по всему свету, знал, что говорил. Да и самому Мору приходилось видеть такой шторм впервые в жизни, хотя он тоже поплавал немало. Казалось, что волны несутся не по поверхности моря, а обрушиваются с неба. Корпус «Атлантиса» стонал и скрежетал, как в смертельной агонии. Началось обледенение орудий.

Матросы «Атлантиса», измученные двумя бессонными ночами, изнывающие от морской болезни, замерзшие и падающие с ног, не зная ни секунды отдыха, обкалывали лед с орудийных стволов и замков, постоянно протирая прицелы и штурвалы наводки. Ледяные брызги покрывали замерзшей коркой лица офицеров и матросов, запорашивая глаза и обмораживая щеки. Термометр показывал -17°C. Меховые шапки, которые были выданы экипажу, главным образом затем, чтобы в них моряки походили на советских, очень даже пригодились в такую погоду, когда волны, ветер, снег и ледяные брызги неслись навстречу кораблю, как разъяренные валькирии. Но как ни тяжело приходилось «Атлантису», подводной лодке приходилось еще хуже. Тонны льда свисали с ее рубки, и с мостика «Атлантиса» все с большей тревогой наблюдали за своим эскортером–как бы вообще не погиб.

Подводную лодку немыслимо болтало и в бортовой и в килевой качке; со стороны она выглядела уже небольшим айсбергом, но упорно держалась на курсе, следуя за «Атлантисом». Несмотря на все тяготы, штормовая погода помогла пройти по проливу незамеченными. Рогге вел корабль всего в каких–нибудь 50–ти метрах от кромки пакового льда, громоздящегося по правому борту.

На южном выходе из Датского пролива подводная лодка завершила свою миссию. Передав сигнальной лампой «Удачной охоты», лодка исчезла за кормой рейдера. Во второй половине того же дня моряки «Атлантиса» наблюдали интересное явление, когда теплый Гольфстрим соединялся с холодным северным течением. Над темными валами поднимались облака пара, создавая полную иллюзию кипящей воды.

III

В течение нескольких следующих дней «Атлантис» пересек главные судоходные пути северной Атлантики. Кругом шныряли британские корабли, к счастью, не обращавшие на «Атлантис» ни малейшего внимания. Один из них прошел так близко от рейдера, что ясно были видны его орудия. Инструкция запрещала «Атлантису» нападать на кого–либо в этих водах. Открывать огонь разрешалось только в случае нападения на него самого. «Охотничья территория» «Атлантиса» лежала в тысячах миль южнее–под тропическим солнцем.

Первым, кого увидели с мостика «Атлантиса», продолжая движение на юг, был парусник, название которого так и осталось неизвестным–видимо, скандинавский. Он был прекрасен в первых лучах восходящего солнца. Трехмачтовый барк, полный грации и изящества, летел по океану, наклонив вперед белоснежную гирлянду наполненных свежим бризом парусов. Парусник напоминал женщину, идущую в длинном белом платье по грязной улице.

— Даже если он английский и набит контрабандой, я бы и то подумал, топить его или нет, — объявил Рогге своим офицерам. —И, скорее всего, не утопил бы. В наши дни просто неприлично топить парусники. Я бы даже сказал, что это дурной вкус.

Офицеры знали слабость своего командира к парусным судам, а потому неизвестному судну было позволено следовать своей дорогой. Кроме того, «Атлантис» находился еще в таких широтах, где было опасно привлекать к себе излишнее внимание. Парусник казался скорее прекрасным созданием природы, чем человеческих рук. Его проводили восхищенными взглядами…

Когда «Атлантис» вошел в отдающие фиолетовым цветом воды Саргассова моря, было решено больше не маскировать рейдер под советское вспомогательное судно. Серп, молот и красная звезда сделали свое дело и теперь нуждались в замене. Советский флаг был спущен,

а на его место поднят флаг Восходящего солнца — флаг почти неизвестной и загадочной нации. Тем не менее, всем было известно, что Япония нейтральна и может постоять за свой нейтралитет. Связываться с японцами в открытом море так же никто не хотел, как и с русскими. На борту написали новое название — «Кашии Мару» (грузо–пассажирский теплоход водоизмещением 8400 т).

Между тем «Атлантис» пересек тропик Рака. По бездонному голубому небу величественно плыли белые облака, сверкало солнце, океан искрился кобальтовой поверхностью, дул мягкий теплый бриз. Ночью прямо по курсу над кораблем сверкал Южный Крест, становясь с каждой ночью все больше и ярче.

«Атлантис» подходил к экватору, когда сигнальщики доложили, что справа по носу на горизонте появились чьи–то мачты. Пробили боевую тревогу, и люди разбежались по своим местам. Оказалось, что это эллермановский лайнер «Сити оф Экзетер», идущий откуда–то с юга в Англию.

Старший артиллерист выдал целеуказания на орудия и вопросительно посмотрел на командира. Рогге опустил бинокль и скомандовал:

— Отставить! Цель атакована не будет.

— Не будет? — офицеры переглянулись и снова уставились на командира.

— Отставить! — повторил Рогге, объяснив, что на ранней стадии операции он не хочет обременять корабль сотнями пленных, среди которых наверняка есть женщины и дети, требующие особого обращения, а возможно, и диеты. Не исключено также, что некоторые женщины и дети погибнут в суматохе срочного схода на спасательные средства.

Но даже если не принимать во внимание вопросы гуманизма, начинать операцию с нападения на пассажирский лайнер было бы неразумно со всех точек зрения.

Лейтенанта Мора в это время беспокоило другое. По мере приближения «Атлантиса» к английскому лайнеру адъютант видел, как десятки биноклей с мостика и палуб «Сити оф Экзетер» внимательно рассматривали немецкий рейдер. Не найдется ли среди них кто–то, знающий японский язык? Дело в том, что лейтенант Мор украсил корму и борта «Атлантиса» иероглифами, срисованными с журнальной иллюстрации.

На фотографии был изображен какой–то дом в Токио, на котором была вывеска. С этой вывески Мор и срисовал иероглифы, не имея понятия о том, что они означают. Конечно, и на самом «Атлантисе» нашлись умники, претендующие на знание японского языка, они уверяли Мора, что он украсил борта корабля рекламными призывами публичного дома. Неизвестно, были ли на британском лайнере знатоки японского языка, но, рассматривая палубу и надстройки «японского» теплохода, они могли убедиться, что перед ними мирное грузо–пассажирское судно. Матросы и офицеры были в гражданской одежде, а некоторые даже в кимоно. Кимоно, причем некоторые из них были украшены цветами, каким–то чудом удалось получить с одного из складов в Киле. Более того, один из матросов, изображая счастливого отца, катал по палубе детскую коляску. Лейтенант Мор стоял на ходовом мостике, одетый в нечто, напоминающее кимоно с солнцезащитными очками на глазах, в соломенной шляпе.

С высокого мостика британского лайнера группа офицеров рассматривала «Атлантис» в бинокли.

Встреча в океане–это всегда событие, а встреча в Атлантике с японским судном–это уже экзотика. Однако рассмотрев «Кашии Мару», английские офицеры спокойно разошлись, не найдя ничего подозрительного. Камуфляж «Атлантиса» выдержал первое испытание, хотя Рогге постоянно беспокоил вопрос, как надежно замаскирован его корабль под мирное торговое судно.

Штурман «Атлантиса» лейтенант Каменц, сам в прошлом капитан торгового флота, часто брал шлюпку и вместе с Мором объезжал корабль вокруг, обращая внимание на все

мелкие детали внешнего вида корабля. Было замечено, например, что деревянные щиты, маскирующие орудия, в местах соединения болтами покрываются ржавчиной, а потому выглядят не совсем обычно.

Поскольку «Атлантис» шел под японским флагом, на щитах намалевали символы восходящего солнца, чтобы скрыть этот недостаток. Применялись и другие способы маскировки. Ночью ходовые огни меняли местами, создавая впечатление у наблюдателя из темноты, что корабль идет на север, а не на юг.

Утром 3 мая, как всегда внезапно, рутинные работы на борту прервал крик сигнальщика, обнаружившего мачты на горизонте. Под звонки боевой тревоги «Атлантис» изменил курс в указанном направлении.

Появившийся пароход был явно английским–с длинным салингом, высокой трубой и мрачной, выкрашенной в темный цвет надстройкой. Штурману Каменцу этот пароход ностальгически напомнил старые дни, когда он, командуя пароходом торгового флота, стоял с англичанами бок о бок в разных портах, проводя время в совместных кутежах.

Пароход назывался «Сайентист». «Атлантис» приближался к своей первой жертве, соблюдая все меры предосторожности. Англичане могли видеть на мостике только двух человек–капитана и вахтенного штурмана. Остальные, включая старшего артиллериста и трех дальномерщиков, скрывались под брезентом. По верхней палубе прогуливалась штатская публика и каталась коляска с ребенком.

Сигнальщики рейдера набрали два флажных сигнала и готовились их поднять. Один из них был традиционным сигналом «XL»— «Остановитесь или открою огонь!» Второй— «Не пользоваться радио!»

Лейтенант Мор, стоявший на мостике рядом с Рогге, опустил бинокль и выжидающе взглянул на командира. Рогге кивнул.

— Открыть орудия!— Деревянные щиты упали на палубу.

«Кран» превратился в орудие №3. Надстройка на корме исчезла, обнажив еще одно 150–мм орудие. Японский флаг упал с гафеля, и вверх медленно пополз боевой флаг германского флота. Все это заняло ровно две секунды.

— Все работает, как часы,— заметил кто–то.

Лейтенант Мор поймал себя на мысли, что вся эта процедура напомнила ему фильм, который он уже много раз смотрел. В тот же момент на мачте были подняты оба сигнала, а небольшое орудие, спрятанное на полубаке, произвело предупредительный выстрел, дабы подкрепить смысл поднятых сигналов.

Однако, ко всеобщему удивлению, пароход не только не ответил на поднятый сигнал, но вообще никак на него не отреагировал. Впрочем, отреагировал, но совсем не так, как от него ожидали.

Радиорубка «Атлантиса» доложила на мостик, что английский пароход непрерывно передает в эфир радиограмму: «QQQ… Неопознанное торговое судно приказывает мне остановиться».

Позднее выяснилось, что английский пароход не ответил на сигналы «Атлантиса» потому, что даже не удосужился их прочесть. На его борту не было видно ни души, если не считать стоящего на мостике капитана.

Неожиданно силуэт парохода стал меняться, становясь все меньше. Он разворачивался, и вскоре с «Атлантиса» увидели белую кильватерную струю за кормой английского парохода. Он пытался уйти.

— Открыть огонь! — приказал Рогге.

Рявкнули орудия, резкой болью ударив по ушам всем стоявшим на мостике «Атлантиса», начавшего боевые действия. Пороховой дым окутал мостик, временно закрыв цель. Когда он

рассеялся, все увидели, как вокруг парохода неправдоподобно медленно поднимаются белые водяные столбы. Еще залп, и два сверкающих красных цветка, казалось, распустились на палубе парохода, подняв целое облако грязно–серой пыли, как из выбиваемого ковра. Снаряды следующего залпа уже неслись к пароходу, когда сигнальщик крикнул:

— Они остановились!

Пароход стал стравливать пар, девственно белое облако которого поднялось в сверкающее голубое небо.

— Прекратить огонь! — приказал Рогге, и внезапно наступила полная тишина.

Палубы парохода теперь наполнились людьми, лихорадочно спускавшими шлюпки, а облако белоснежного пара стало смешиваться с черным дымом начавшегося на судне пожара. С «Атлантиса» также спустили катер, направив к пароходу призовую команду, в состав которой вошли лейтенанты Фелер и Мор.

Фелер был подрывником и вез на «Сайнтист» несколько ящиков с динамитом, а Мор отпросился у командира, желая, как он выразился, побывать «на английской территории». Рогге приказал своему адъютанту позаботиться о пленных, что впоследствии стало одной из главных обязанностей молодого адъютанта.

Когда катер приблизился к пароходу, Мора страшно удивило, что среди сгрудившихся у лееров матросов «Сайнтиста» фактически не было белых–одни индусы. На палубе парохода призовую команду встретил капитан. Взгляд его был холодным, но вел себя он сдержанно и вежливо. Несколько затянувшуюся паузу прервал Мор:

— Могу ли я взглянуть на судовые документы, капитан.

Выяснилось, что «Сайнтист» шел из Дурбана во Фритаун, где судно должно было присоединиться к конвою, идущему в Англию. Пароход вез груз железной руды, хрома, меди, воловьих шкур, древесной коры, джута, а также пшеничной и кукурузной муки. Все было ясно. Фелер отправился закладывать взрывчатку, а Мор принялся обыскивать ходовую рубку и каюту капитана в поисках секретных инструкций и документов, радиошифров и почты. С парохода был взят также хронометр, бинокли и сигнальные флаги. «Сайнтист» был очень старым судном, и капитанская каюта вдвое уступала по размерам той, что лейтенант Мор занимал на «Атлантисе». Радиорубка парохода была почти полностью уничтожена прямым попаданием снаряда. Радист уцелел каким–то чудом, отделавшись легким ранением в руку.

На пароходе стоял резкий запах горящего джута, а на палубе с разбитым черепом лежал мертвый индус. От него к фальшборту протянулся ручеек крови. Мор почувствовал тошноту. До этого ему приходилось видеть трупы только в анатомическом театре. Молодые матросы, которым также впервые за войну пришлось увидеть убитого, стояли за спиной лейтенанта бледные и молчаливые. Мор поспешил увести их в сторону, подальше от мертвого индуса. На «Сайнтисте» открыли кингстоны, подорвав несколько переборок, и он быстро ушел на дно. Пленных доставили на «Атлантис», где их нужно было зарегистрировать, разместить, поставить на довольствие и выдать спальные принадлежности. Некоторых необходимо было допросить.

Капитан «Сайнтиста» Виндзор был отставным офицером Королевского флота и кавалером Ордена Британской Империи. Он очень переживал потерю своего судна, а еще сильнее — успех немцев. Он отдыхал у себя в каюте, когда вахтенные на мостике заметили «Атлантис». И, хотя им было строго настрого приказано в случае обнаружения любого судна немедленно вызвать на мостик капитана, они этого не сделали. А когда сделали, было уже поздно…

Потопив «Сайнтист», «Атлантис» в быстро наступившей темноте повернул к далекому берегу, чтобы под самым носом у англичан выставить минное заграждение на путях из Фритауна и в Фритаун. Все на корабле понимали опасность затеи Рогге выставить мины в

миле от побережья. Тем более, что ночь была лунной и звездной. Через некоторое время вдали открылась береговая линия–впервые за все плавание.

Вид берега на горизонте всегда вызывает у моряков некоторую депрессию, даже когда понимаешь, что это вражеское побережье и тебя там совсем не ждут. Кроме мин, у берега предполагалось установить специальные буи, имитирующие присутствие подводных лодок. Постановка мин прошла без всяких помех, а 18 мая была перехвачена по радио первая реакция противника. Радио Кейптауна объявило о подрыве какого–то судна у мыса Агулхас.

22 мая радиорубка «Атлантиса» перехватила предупреждение всем английским судам, находящимся в море, о рейдере противника, замаскированном под японское торговое судно. Это был неприятный сюрприз, шокировавший всех на «Атлантисе». Видимо, кто–то на «Сити оф Экзетер» оказался гораздо внимательнее, чем полагали Рогге и Мор…

23 мая с «Кашии Мару» было покончено. «Атлантис» поднял голландский флаг, а на борту появилось новое название — «Аббекерк». Яркая «японская» расцветка бортов и надстроек сменилась строгим серо–оливковым цветом. 25 мая офицерам «Атлантиса» пришлось пережить еще один шок, когда по радио было принято сообщение, переданное министерством пропаганды в Берлине о том, что восемь британских торговых судов погибли на минах, поставленных германским рейдером у мыса Агулхас. Кроме того, добавило министерство пропаганды, на этом заграждении погибли три тральщика противника. Пусть все знают, что в этом районе находится рейдер. Ведь мины могла поставить и подводная лодка…

К счастью, всему миру было не до маленького немецкого рейдера в бескрайнем океане. Германия начала «блицкриг» на западном фронте. Ежедневно радио «Атлантиса» принимало сообщения о выигранных сражениях, захваченных городах, о выходе танковых колонн к Дюнкерку. А затем радист, размахивая бланком радиограммы, взбежал на мостик, забыв о всех правилах субординации и вопя: «Наши взяли Париж!»

Эта новость облетела весь корабль прежде, чем Рогге успел объявить ее по корабельной трансляции. Марши и патриотические песни сотрясали все радиоволны.

Большинство моряков «Атлантиса» было убеждено, что вскоре будет объявлено о заключении мира, и даже фантазировали, что «Атлантису» удастся зайти с дружеским визитом в Дурбан, благо он находился вблизи мыса Доброй Надежды, а то и в Кейптаун с его шикарными пляжами и красивыми девушками…

Чтобы отметить падение Парижа, Рогге приказал выдать по полулитровой кружке пива на человека. Этого большинству показалось мало. «Почему только по кружке?» — недовольно ворчали моряки. «И не надейтесь, что все уже закончилось», — ответил Рогге. Что касается офицеров, то они отметили падение Парижа шампанским в кают–компании. Многие офицеры также считали, что вскоре война закончится. Раз Франция пала, то воевать уже не с кем.

— А Англия? — спросил кто–то.

Ответом был взрыв смеха.

— Что Англия способна сделать одна?

— Ей поможет Америка, — не сдавались оппоненты.

Это нелепое предположение вызвало новый взрыв смеха.

— Америка? Знаем, знаем. Это еще те вояки!

Под влиянием паров шампанского был даже организован своеобразный тотализатор. Каждый офицер вносил деньги и называл месяц, когда, по его мнению, закончится война. Ставки распределились от августа до Рождества.

В общем веселье не принимал участия только корабельный врач. Обычно веселый, он выглядел мрачным и задумчивым.

— А ваше мнение, доктор? — поинтересовался Мор.

Доктор Райль усмехнулся.

— Ну, если вам интересно мое мнение, то я полагаю так: война кончится где–то в июне–июле… —Он сделал паузу и закончил — …1945 года!

Это заявление доктора вызвало такой приступ хохота, что у многих по щекам бежали слезы.

— Вы, доктор, как никто умеете обнадеживать, — заметил Феллер. Райль пожал плечами и обратился к Мору:

— А вы как считаете?

Мор улыбнулся. Офицеры с интересом ожидали ответа.

— Я полностью с вами согласен, доктор, и также ставлю на июль 1945 года.

Звонки боевой тревоги сорвали офицеров с места, давая понять, что всю войну не проведешь в веселых беседах за шампанским. С мостика обнаружили еще один пароход.

Как позже выяснилось, это было норвежское судно «Тирранна». Его капитан, не поняв, что происходит, просигналил: «Мы не позволим какому–то паршивому голландцу нас обогнать!»

В результате гонка продолжалась три часа. Стоял солнечный день 10 июня 1941 года. «Атлантис» медленно, идя почти параллельным курсом, догонял «Тирранну», упорно не желающую реагировать ни на какие сигналы. Выйдя на дистанцию 4,5 мили, «Атлантис» открыл огонь. Но не успели первые снаряды предупредительных выстрелов упасть вблизи норвежского парохода, как «Тирранна» открыла ответный огонь и стала передавать в эфир сигналы бедствия и предупреждения.

«Атлантису» пришлось сделать 30 залпов, прежде чем пароход остановился, а его радиостанция замолчала. Когда лейтенант Мор поднялся на палубу «Тирранны», то увидел, что вся верхняя палуба парохода в буквальном смысле слова, залита кровью. В некоторых местах палубы кровь даже собралась в небольшие лужи. Пять норвежских моряков были убиты, многие ранены. Капитан, узнав, что подвергся нападению немецкого рейдера, не мог сдержать слез, говоря:

«Но ведь Норвегия сегодня заключила с вами мир».

Норвежский капитан сознательно или нет впал в ошибку.

Соглашение о мире, заключенное между Германией и норвежским правительством Квислинга, не распространялось на норвежские суда, находившиеся в мировом океане. Эти суда обслуживали порты, находившиеся в руках англичан, возили грузы по британским лицензиям и выполняли приказы норвежского правительства в изгнании.

«Тирранна» оказалась очень ценным призом — современным, вместительным и быстроходным.

Груз на ее борту был не менее ценным. Он включал 3 000 тонн пшеницы и 6 000 тюков шерсти. Кроме того, в трюмах парохода обнаружилось: 178 грузовиков, 5 500 ящиков пива, 300 мешков с табаком, а также горы продовольствия, в том числе 3 000 банок консервированных персиков и 17 000 банок джема.

Было очевидно, что «Тирранна» является слишком ценным призом, чтобы быть потопленной. Рогге решил перегрузить на «Атлантис» часть продовольствия, в первую очередь фрукты, а само судно отправить в Германию. «Тирранна» была достаточно быстроходна и выглядела достаточно «по–норвежски», чтобы избежать по пути захвата англичанами.

Вдобавок, на борту «Тирранны» удалось обнаружить кое–что поинтереснее машин и продовольствия. Это была почта, предназначенная офицерам и солдатам австралийского

экспедиционного корпуса, а говоря точнее, первый почтовый груз с момента отправки корпуса из Египта.

Почта содержала бесчисленные свидетельства сердечной теплоты и заботы женщин, оставшихся в далекой Австралии.

Тут были и посылки с домашними сладостями, сигаретами, фруктами и, по меньшей мере, пятью тысячами пар носков, любовно связанных из прекрасной, мягкой шерсти. И, конечно, десятки тысяч писем, отправленных солдатам их женами и матерями, невестами и сестрами, отцами и дедами. Содержание всех писем было практически одинаковым: «Напиши как можно скорее», «береги себя», «надеюсь, что ты получишь мою посылку ко дню своего рождения»…

Но война есть война. Офицеры норвежского судна рассказали немцам, что представитель военно–морской разведки в Мельбурне, инструктируя их перед выходом в море, уверял, что Индийский океан совершенно безопасен, а мины, обнаруженные у Агулхаса, видимо, остались на память о «Графе Шпее», уничтоженном несколько месяцев назад.

Долго задерживаться «Атлантис» не мог. «Тирранна» успела передать в эфир сигнал о нападении, и хотя она неправильно указала свое место, а сам сигнал был частично заглушен немцами, оставаться на месте захвата парохода было достаточно рискованно.

Пересадив на «Тирранну» небольшую призовую команду, Рогге приказал им уходить на юг, далеко на юг — почти до самых антарктических льдов, и оставаться там до прихода «Атлантиса».

Свою следующую жертву «Атлантис» настиг 11 июля. Ей оказался английский теплоход «Сити оф Багдад». Англия еще сражалась, и те, кто ставил в тотализаторе на июль, надеясь, что именно в этом месяце 1940 года закончится война, уже осознали, что деньги их плакали.

«Сити оф Багдад» был пароходом германской постройки, захваченный союзниками в счет репараций после Первой мировой войны. У него был настолько германский вид, что было неудобно вести по нему огонь. «Атлантис» был вынужден сделать первый залп лишь с дистанции 3000 м, когда пароход не подчинился приказу остановиться и выдал в эфир целый поток предупредительных радиограмм, давая описание внешнего вида «Атлантиса» и указывая свое место.

После первого же залпа «Атлантиса» радиостанция английского парохода замолчала. Снаряд удачно попал между радиорубкой и каютой капитана, ранив радиста и частично разрушив оба помещения.

Когда лейтенант Мор во главе призовой команды поднялся на борт парохода, он застал капитана роющимся в ящиках своего письменного стола с намерением не оставить там ничего, что могло быть использовано противником. Все помещение было завалено обломками от взрыва снаряда, и было удивительно, как самому капитану удалось уцелеть. Когда Мор входил в каюту, капитан «Сити оф Багдад» Армстронг Уайт повернулся к нему спиной, делая вид, что не замечает его. Секунду помолчав, Мор миролюбиво заметил:

— У вас в каюте какой–то беспорядок, сэр.

— Да, — согласился капитан, не оборачиваясь и продолжая рыться в ящиках, — действительно, у меня в каюте небольшой беспорядок.

— Могло быть и хуже, — посочувствовал Мор. — Вам еще повезло.

— Вы полагаете? — продолжал вести светскую беседу капитан Уайт, стараясь при этом перепрятать журнал радиопозывных.

Мор отнял у него журнал, убедившись вскоре, что, задержись он минут на пять и дай возможность капитану уничтожить или перепрятать журнал, «Атлантис» мог бы попасть в трудное положение. Дело в том, что радиограммы «Сити оф Багдад», несмотря на все

попытки «Атлантиса» заглушить их, были приняты каким–то американским кораблем, находившимся где–то поблизости.

Американец немедленно вышел в эфир, ретранслируя сигналы бедствия английского парохода и одновременно запрашивая его: «Кто вас обстреливает?» Затем «проанглийский нейтрал» стал запрашивать подробное описание «Атлантиса» и, наконец, поинтересовался: «Нуждаетесь ли в помощи?», явно намереваясь эту помощь оказать.

Этого, как говорится, только и не хватало! К счастью, в руках у немцев был журнал с позывными, и радиостанция «Атлантиса» от имени «Сити оф Багдад» передала настырному американцу: «Мои предыдущие радиограммы ошибочны. Повторяю…»

Американца, видимо, это удовлетворило, поскольку он больше в эфире не появлялся.

«Сити оф Багдад» отправили на дно подрывными зарядами. При этом на «Атлантисе» пережили несколько тревожных минут, поскольку взрывы на судне уже прозвучали, а лейтенант Фелер все еще не появлялся на палубе. К счастью, он все–таки появился, когда пароход уже заметно кренился на правый борт. Все кончилось хорошо.

Оказалось, Фелер решил на практике проверить собственную схему подрыва, отличную от той, что была в наставлениях, и несколько задержался.

По поводу своего новаторства он имел беседу с Рогге в каюте командира. Беседа, по словам Фелера, «не носила характер дружеской».

IV

12 июля лейтенант Мор, прослушивая сообщения радиостанций нейтральных стран, наткнулся на сводку новостей из Сан–Франциско, в ходе которых простуженный голос далекого диктора объявил: «Потоплен голландский теплоход «Аббекерк»…»

Сначала до Мора не дошла суть этого сообщения. Ну, потоплен так потоплен. Мало ли кого топят во время войны! А потом молнией прожгла мысль: «Аббекерк» — Это же то название, которое ныне нес «Атлантис»!

В ту же ночь «Аббекерк» бесследно исчез, а на его месте появился нейтральный швед, блещущий свежей краской бортов и надстроек. А на следующее утро, 13 июля, сигнальщики «Атлантиса» обнаружили следующую жертву, которой оказался британский пассажирский лайнер «Киммендайн», идущий из Кейптауна в Рангун. Пассажирами лайнера являлись главным образом женщины с детьми, предпринявшие морское путешествие, чтобы воссоединиться со своими мужьями в Бирме.

Были там и индусы–торговцы со своими семьями, эвакуируемые из Гибралтара. Как раз в эту ночь матросы сняли затемнение с иллюминаторов, считая, что все опасности, связанные с немецкими подводными лодками, остались позади.

Пассажиры уже подшучивали по поводу сверхосторожности капитана лайнера. Большинство пассажиров только успело позавтракать, когда прогуливавшиеся на верхней палубе увидели на горизонте неизвестное судно. Пассажиры, предвкушая несколько минут хотя бы визуального общения с себе подобными в открытом океане, ринулись на шлюпочную палубу, чтобы получше разглядеть появившийся корабль.

Для пассажиров «Киммендайна» война казалась очень и очень далекой. Так думал и капитан, передавший по радио, как того требовала инструкция, сообщение о встрече с неопознанным океанским странником… Услышав, что лайнер передает радиосообщение, в 09:30 «Атлантис» открыл огонь.

— Блестяще, Каш! — похвалил Рогге своего старшего артиллериста.

Лайнер остановился. Его радио молчало. На мачте был поднят сигнал о сдаче. Облако дыма окутывало вызывающе белоснежную надстройку лайнера.

Капитан–лейтенант Каш довольно улыбнулся. Комендоры «Атлантиса» еще раз продемонстрировали свою высочайшую выучку. Один снаряд попал лайнеру в ватерлинию, второй уничтожил радиорубку.

Лайнер стал спускать шлюпки, которые постепенно наполнялись до смерти перепуганными пассажирами. Лейтенант Мор готовился отправиться с призовой командой на «Киммендайн». Но тут случилось невероятное. Орудие на корме лайнера сверкнуло вспышкой выстрела! Кто–то крикнул: «Он открыл огонь!»

Столб воды, подобно огромному восклицательному знаку, поднялся у самого борта «Атлантиса», окатив всех, находившихся на мостике. Рогге побагровел от гнева и неожиданности.

— Огонь! — приказал он. И орудия загремели снова.

Глядя на командира, лейтенант Мор испугался, что Рогге намерен дождем снарядов разнести лайнер на куски.

— Это какая–то ошибка, командир! — закричал Каменц, вглядываясь в бинокль через клубы порохового дыма. —У орудия всего один человек. Видимо, это какой–то псих, который не понимает, что делает…

Рогге ничего не ответил, но по его виду было заметно, что он колеблется. Наконец он раздраженно махнул рукой.

— Прекратить огонь!

Вмешательство Каменца вернуло Рогге к реальности и к осознанию того, что пассажиры в шлюпках могут пострадать от такого продолжения инцидента. Но понимание этого еще больше разозлило командира «Атлантиса».

По своему характеру он был человеком, не любившим даже в военной обстановке ненужных жертв и разрушений. Психопат, дорвавшийся до кормового орудия лайнера, спровоцировал Рогге на поступок, которого он совсем не желал совершать. По этой причине Рогге разозлился еще пуще. А когда стало ясно, что жертвами этого инцидента вполне могли стать женщины и дети, ярость Рогге достигла точки кипения…

Лейтенант Мор, прибывший с призовой командой на лайнер, обнаружил его горящим в нескольких местах. Было ли это следствием попаданий снарядов с «Атлантиса» или поджога — сказать было трудно. На судне царил невероятный хаос. Мор вошел в помещение, служившее, видимо, рестораном для пассажиров 1 класса. Помещение было полностью разбито попаданием снаряда. Повсюду были осколки разбитой посуды, обеденные приборы, скатерти и салфетки. Большой обеденный стол горел. Горели и остатки разбитых кресел.

Не желая терять драгоценных минут, Мор выбежал в коридор, чтобы найти судовую канцелярию и забрать нужные ему документы. Но едва он сделал несколько шагов, как коридор наполнился черным и удушливым дымом, за которым трещало и клокотало пламя.

Закопченный и задыхающийся Мор с трудом пробился на верхнюю палубу. Там он застал призовую команду в состоянии полной дезорганизации. Пробиться в нижние помещения не удалось, ни о каком обыске судна не могло быть и речи.

— Проклятое тринадцатое число! — крикнул лейтенант Фелер. —Нам даже не удастся взорвать этот чертов лайнер!

— Боже мой! — в ужасе заорал Мор. —Наши подрывные заряды!

Их сложили на верхней палубе, когда поднялись на борт лайнера, и теперь вокруг ящиков с динамитом уже бушевало пламя.

— Все за борт черт побери! — прорычал Мор.

Офицеры и матросы призовой команды буквально свалились с верхней палубы прямо в свои шлюпки, не успев ничего взять с парохода, если не считать детского медвежонка, которого Мор прихватил на счастье. Между тем шлюпки, переполненные женщинами и

детьми, уже плясали на зыби у самого борта «Атлантиса». Многие пассажиры были в истерике.

— Ради Бога, не убивайте меня! — рыдая, кричал какой–то маленький индус. —Не убивайте меня! Спасите!

Его черные глаза были наполнены ужасом. Вытащенный на палубу «Атлантиса», он продолжал истерически кричать, чтобы его не убивали.

Шок от пережитого охватил почти всех пассажиров. Женщин и детей поднимали на борт с помощью грузовых сетей и контейнеров для погрузки угля.

Когда лейтенант Мор вернулся после своей не совсем удачной поездки на лайнер «Киммендайн», он увидел, что палуба рейдера стала совершенно непохожей на палубу военного корабля, поскольку вся была заполнена женщинами, детьми и британскими моряками. Капитан 1 ранга Рогге выслушал доклад Мора безо всякого удовольствия. Ему было жалко тратить на лайнер торпеды. Но, поскольку взорвать «Киммендайн» не удалось, другого способа потопить его не было. Чтобы отправить лайнер на дно, пришлось истратить две торпеды. «Киммендайн» разломился пополам, его носовая и кормовая части поднялись из воды, приняв форму огромной пылающей буквы «У», через несколько минут исчезнувшей с поверхности моря.

— Мы влипли в гнусную историю,— признался Рогге, когда лейтенант Мор и командир «Атлантиса» насладились видом уходящей в пучину их очередной жертвы. —Это просто неприлично столько стрелять по пассажирскому судну. Вы выяснили, Мор, кто этот идиот, который открыл огонь по «Атлантису»?

— Какой–то юноша из Лондона,— доложил Мор. —Говорят, что в мирное время он был мойщиком окон.

— Мойщиком окон? —удивился Рогге.

— По крайней мере, мне так сказали, —ответил Мор.

Рогге вздохнул.

— Действительно, чего еще можно ожидать от мойщика окон?

Мор промолчал. Лично он не видел никакой связи между гражданской профессией и эффективностью службы на корабле. Среди лучших специалистов, призванных из запаса и служивших ныне на «Атлантисе», были и вагоновожатые, и разносчики молока, и рабочие цементного завода. Мало ли, кто чем занимался «на гражданке»?

— Так что прикажете с ним делать? — поинтересовался у командира Мор. —Судить? Он открыл огонь после того, как судно подняло сигнал о сдаче. Согласно статьи…

— Ладно, —махнул рукой Рогге. —Забудем об этом. Никто на лайнере не погиб, а это тоже была большая удача.

Позднее Мор допросил «мойщика окон», который, к его удивлению, оказался лондонским адвокатом, и тот объяснил свое поведение. Первым же снарядом с «Атлантиса» был пробит паропровод, и шум вырывающегося пара заглушал все команды, отдаваемые с мостика. Телефонная связь с мостиком была также нарушена, а сигнала о сдаче он не заметил. Эти объяснения удовлетворили Мора, и он решил считать инцидент исчерпанным.

Появление на «Атлантисе» детей привело многих моряков рейдера (особенно семейных) в сильное возбуждение. Своих детей они не видели уже почти пять месяцев, что не могло не сказаться на их поведении.

Для начала они соорудили для детей песочницу, используя брезент и песок, служивший балластом в трюмах. Вокруг песочницы поставили несколько стульев, на которых могли сидеть мамаши и надзирать за своими чадами. Матросы делали им игрушки, а коки угощали шоколадом из офицерских запасов.

Более сложной была проблема размещения столь необычных пленных. Женщин и детей разместили в кубриках на полубаке. В каждом кубрике было шесть коек, два стола, пара банок и умывальник. Помещение нельзя было назвать роскошным, но ничего лучшего не было.

Индусы–торговцы потеряли все заработанные деньги на погибшем лайнере — они сдали их капитану, а получить обратно, разумеется, не успели. Но они отнеслись к этому философски. «Главное — это жизнь, а деньги — дело наживное. Они вернутся».

Самому же «Атлантису» пора было возвращаться к «Тирранне», которая уже шесть недель отстаивалась в антарктических водах. Подойдя к точке рандеву, Рогге выяснил, что в течение всего этого времени с «Тирранны» не заметили даже дымка на горизонте. Значит, выбранный район был непосещаемым. И Рогге приказал посвятить 2 августа перекраске корпуса «Атлантиса» и регламентному обслуживанию машин — работам, которые уже неоднократно откладывались.

После выполнения этих работ Рогге рассчитывал отправить «Тирранну» в Германию, пересадив на нее с «Атлантиса» всех пленных, в первую очередь, женщин и детей, которые, учитывая специфику действий «Атлантиса», могли стать значительной помехой для дальнейших операций. Под руководством старпома Куена матросы, как жуки, облепили мачты и надстройки, были спущены на люльках за борт и начали перекраску судна. Погода весь день стояла тихая и ясная, но ближе к вечеру стала портиться: небо заволокло тучами, заморосил мелкий дождь, видимость ухудшилась.

В результате прямо в пасть к «Атлантису» угодила его пятая жертва, появившись из пелены дождя всего в паре сотен метров от рейдера.

Неожиданные сигналы боевой тревоги привели в некоторое замешательство даже самого Рогге. Какое–то мгновение на «Атлантисе» царила полная неразбериха, когда матросы, побросав ведра с краской, соскальзывали с мачт и выбирались из люлек, разбегаясь, как перепачканные краской коты, по боевым постам.

Сначала неизвестное судно приняли за английский вспомогательный крейсер, но вскоре выяснилось, что это норвежский пароход «Таллейранд», оказавшийся по какому–то необъяснимому стечению обстоятельств абсолютно однотипным с «Тирранной».

С парохода сквозь пелену дождя заметили силуэт своего собрата и изменили курс. Предупредительные выстрелы «Атлантиса» застали норвежцев полностью врасплох, и они сдались без кровопролития.

Подготовка к отправке «Тирранны» в Германию была быстро завершена, но было необходимо предупредить об этом по радио Берлин, чтобы норвежское судно по дороге не потопила бы какая–нибудь немецкая подводная лодка. Но сделать это нужно было так, чтобы не выдать место «Атлантиса» англичанам. Рогге решил спуститься еще на 1000 миль к югу, оттуда дать радиограмму и полным ходом направиться на север, оставив пустым запеленгованный англичанами район.

4 августа «Атлантис» распрощался с «Тирранной».

Норвежское судно забрало всех женщин и детей, всех мужчин старше 50 лет, свой собственный экипаж и команду «Таллейранда».

Бывшие пассажиры «Киммендайна» стояли на верхней палубе «Тирранны» и махали «Атлантису» руками, хором исполняя трогательную песенку «Прощай, Салли».

«Тирранна» медленно растаяла на горизонте, а «Атлантис», как и было задумано Рогге, пошел на юг, дал в Берлин радиограмму, сообщив о «Тирранне», и полным ходом пошел на север.

Через 20 дней рейдер был уже в районе Мадагаскара. 24 августа с «Атлантиса» заметили пароход, стоявший в ночи без хода, что сразу вызвало подозрение на рейдере.

Ежась от моросящего дождя, лейтенант Мор пытался рассмотреть судно в ночной бинокль. Ночь стояла темная, безлунная и беззвездная.

— Что это за судно? Обычно торгаши идут ночью полным ходом, часто меняя курсы, стараясь за ночь пройти как можно большее расстояние. А этот молча стоит без огней.

— Сейчас мы повернем, — сказал Рогге, — наберем скорость и подойдем к нему поближе, чтобы лучше рассмотреть.

«Атлантис» начал разворачиваться, набирая скорость, и вскоре снова увидел неизвестный пароход. На этот раз пароход шел малым ходом. Затем, совершенно неожиданно, он снова остановился. Заметили ли с него «Атлантис»? На мостике все были уверены, что да.

— Смотрите, — сказал вахтенный офицер, — если это невинный торгаш, то почему он не выполняет инструкций своего Адмиралтейства и не отворачивает при виде нас?

— Зачем ему отворачивать, — продолжил офицер связи, — если наш «невинный торгаш» является судном–ловушкой, только не для подводных лодок, а для нас…

Офицеры «Атлантиса» знали, что англичане для охоты за немецкими коммерческими рейдерами развернули в океане более 30 вспомогательных крейсеров, выглядевших со стороны невинными торговыми судами. Пока на мостике «Атлантиса» офицеры ломали голову, пытаясь опознать таинственное судно, оно снова дало ход, возобновив свое загадочно–ленивое ковыляние по морю.

«Атлантис» шел следом в течение почти целого часа, держась на параллельном курсе и каждую минуту ожидая, что темный силуэт странного парохода внезапно осветится вспышками его орудий. Пароход тем временем, продолжал идти своим курсом, не проявляя к «Атлантису» ни малейшего интереса. Даже молчаливый Каменц покачал головой.

— Признаюсь, что все это выглядит подозрительно, даже очень подозрительно.

Рогге и старший артиллерист Каш стояли рядом, тускло освещаемые подсветкой картушки компаса.

— Подождем до рассвета, — решил Рогге. — Если, конечно, он нам позволит это сделать. На рассвете откроем огонь. Сначала два снаряда — на случай, если мы ошиблись. Если нет–то по полной программе!

С первыми же лучами рассвета, как бы салютуя солнцу, грохнули орудия «Атлантиса». Они сделали два выстрела, с первого же залпа добившись двух прямых попаданий. Пароход окутался клубами черного дыма, а затем пламя внезапно вырвалось в самой сердцевине судна, охватывая своими языками мостик.

На «Атлантисе» напряженно ожидали ответного огня, но его не было. Неизвестный пароход горел так, будто снаряды«Атлантиса» угодили в резервуар с бензином. В свете этого бушующего огненного ада с «Атлантиса» ясно увидели крошечное противолодочное орудие на корме парохода, обычное для торговых судов. Орудие было повернуто по диаметральной плоскости, комендоров около него не было. Больше никакого вооружения судно не имело.

— Спустить шлюпку! — приказал Рогге.

Теперь нужно было оказать этому пароходу посильную помощь, что было затруднено очень сильной зыбью, характерной для Индийского океана. Высота волны достигала почти четырех метров и существовала опасность, что такая волна может захлестнуть или перевернуть шлюпку. Лейтенанту Мору оставалось только радоваться, что им придется совершить рейс к горящему пароходу на океанских баркасах, взятых в качестве трофея с «Тирранны», поскольку обычные немецкие шлюпки и моторные катера совершенно не годились для использования в условиях открытого океана.

Под скрип крана и рокот океанской волны баркас был спущен за борт. Волна тут же вскинула шлюпку к себе на гребень, бросила ее вниз, а следующая окатила всю призовую

команду соленым душем. Старшина рулевой Кросс через шум волн крикнул Мору: «Еще хорошо, что мы на наших баркасах!» Мор кивнул в знак того, что полностью с ним согласен, хотя скорее догадался, чем расслышал, что прокричал старшина.

Горящий пароход был уже в отчаянном положении. Среди языков пламени метались люди, пытаясь спустить шлюпки. Многие, не дожидаясь спуска шлюпок, бросались за борт. Мор видел десятки голов, прыгающие на волнах у борта парохода. Жара от пожара ощущалась на расстоянии 300 метров, так что о высадке на пароход не могло быть и речи.

Выяснив у уцелевших, что на пароходе, название которого было «Кинг Сити», никого не осталось, Мор сообщил об этом на «Атлантис», и Рогге, чтобы прекратить агонию пылающего судна, решил добить его артиллерией. Когда орудия снова открыли огонь, Мор со своей командой находился всего метрах в ста от «Кинг Сити», и осколки очень неприятно свистели над баркасом. «Кинг Сити» вез 5000 тонн угля из Кардиффа в Сингапур. Уголь сместился при крене судна и, подобно лаве, посыпался из разбитых горловин трюмов.

Перед гибелью «Кинг Сити» вел себя как умирающее морское чудовище. Когда вода залила раскаленные докрасна его борта и надстройки, пароход окутался клубами шипящего и свистящего пара, перевернулся, создав кипящий водоворот, в центре которого поднимались и с шумом лопались гигантские пузыри. Пар над водой поднимался в течение еще нескольких минут после исчезновения судна с поверхности.

Выяснилось, что обстреливать «Кинг Сити» не было никакой необходимости. Ночью с него «Атлантис» не видели. Увидели лишь на рассвете, но не успели на это никак отреагировать, так как немцы открыли огонь.

На английском пароходе было убито шесть человек, включая четырех штурманских учеников, едва вышедших из подросткового возраста. Рогге был удручен, понимая, что будь они более внимательны и менее подозрительны, этой трагедии можно было избежать.

— Но почему вы то останавливались, то давали ход, то опять останавливались? — спросил Мор у первого штурмана «Кинг Сити».

Тот объяснил, что в первый раз «Кинг Сити» остановился из–за того, что сломался вентилятор в одной из кочегарок. Его удалось отремонтировать, но через некоторое время вентилятор опять вышел из строя. На следующий день один из офицеров «Кинг Сити» весьма холодно сказал Мору:

— Для коммерческого рейдера вы ведете себя слишком истерично, если позволяете себе открывать огонь без предупреждения по такой развалюхе, как «Кинг Сити». Ваш первый снаряд убил четырех юнг, которые спали в своем кубрике. Еще один умер сегодня ночью в лазарете от осколка в животе. Он был женат и мечтал вернуться домой к своему маленькому сыну. Вы полагаете, что именно так должна идти морская война?

Удрученный Мор ничего на это не ответил, только покраснел от злости. Это была ошибка, трагическая ошибка.

Такие ошибки неизбежны на войне, где всегда вопрос стоит так: или ты убьешь, или тебя убьют. «Атлантис» был всего–навсего вооруженным торговым судном. Любое попадание могло стать для него роковым. В такой обстановке нервы напряжены настолько, что подобные ошибки могут случиться и снова…

Обед в кают–компании в этот день прошел молча, без обычного оживленного разговора и шуток. Чувствовалось, что всем немного не по себе. Никому не хотелось вспоминать об этом инциденте.

V

Через две недели после трагедии с пароходом «Кинг Сити» случился еще один казус–на этот раз с английским пароходом «Этелкинг».

Чрезмерно бдительный капитан парохода приказал привести в готовность свое единственное кормовое орудие, когда «Атлантис» находился еще на расстоянии 11 миль. «Атлантис» резал пароходу нос, подняв сигнал остановиться. «Этелкинг» не остановился и открыл огонь первым. Не успел «Атлантис» открыть ответный огонь, как на нем впервые за все плавание вышел из строя электропривод руля. Рейдер стал беспомощно описывать круги, что продолжалось несколько минут, пока не удалось перейти на ручной привод из румпельного отделения. Все это время «Атлантис» продолжал вести огонь, естественно, не очень меткий.

Наконец «Этелкинг» сдался и поднял сигнал «Нуждаюсь в медицинской помощи». Доктор Райль уже готовился занять место в шлюпке, когда из радиорубки доложили, что пароход возобновил передачу сигнала «Q. Q. Q.». «Атлантис» без минуты промедления снова открыл огонь, но сразу же прекратил его, поскольку радисты сообщили, что ошиблись — сигнал тревоги передавало другое судно, ретранслируя его после приема с «Этелкинга».

Этим судном, чего не знали на «Атлантисе», было «Бинарти», находившееся за горизонтом и слышавшее гром немецких орудий.

«Этелкинг» долго не хотел тонуть. Корма парохода погрузилась, а нос продолжал торчать из воды, как обвинительный перст. «Атлантис», подойдя ближе, изрешетил очередями крупнокалиберного пулемета носовые цистерны судна, после чего оно наконец затонуло.

— Ладно, — заявил Рогге, когда волны сомкнулись над «Этелкингом», а его экипаж был поднят на «Атлантис». —Даже океанский рейдер имеет иногда право на отдых.

Действительно, «Атлантис» хорошо поработал, потопив восемь торговых судов общим водоизмещением 60 000 тонн.

Еще недавно мирному ганзейскому теплоходу удалось привести судоходство в Индийском океане, считавшемся «внутренним прудом» Великобритании, в состояние полного хаоса, а Королевский флот — в состояние переполоха, близкого к панике.

Из потока вражеских радиопередач и из захваченных документов уже становилось ясно, насколько нарушен график морских перевозок в этом районе. Суда задерживались в портах, шли по измененным маршрутам; тысячи и тысячи тонн ценнейших и срочных грузов не прибывали вовремя.

Два десятка боевых кораблей англичан шныряли по Индийскому океану, пытаясь обнаружить рейдер. Их движение, сообщенное военно–морской разведкой из Берлина, наносилось на карту и показывало, что противник правильно определил район действий «Атлантиса». Поэтому Рогге решил спуститься на юго–восток, поближе к Австралии.

Но не успели на рейдере изменить курс, как наткнулись на австралийский пароход «Комиссар Рэмил». Дальше все пошло по привычной схеме. Приказ остановиться пароход игнорировал, а его радиостанция стала передавать сигнал тревоги — «Q. Q. Q.», — указывая место «Атлантиса». Рейдер немедленно открыл огонь. Дуга трассирующих снарядов устремилась к пароходу, создав, по остроумному выражению лейтенанта Мора, «пиротехнический мост» между рейдером и его жертвой.

Пароход вспыхнул, и пламя начало знакомый пьяный танец на его надстройках. «Комиссар Рэмил» стал что–то сигналить на «Атлантис», но сигнальщики успели разобрать только слова «пришлите шлюпку» после этого сигнальный фонарь было уже невозможно рассмотреть на фоне бушующего пламени. Лейтенант Мор как обычно руководил спасением команды парохода. Ночью сделать это было совсем нелегко, но, к счастью, горящий пароход своим заревом хорошо освещал море, да к тому же английское командование позаботилось снабдить спасательные жилеты своих моряков сигнальными огнями. Спасательные работы продолжались около четырех часов. Мор и его матросы промокли до нитки и умирали от холода. Море качало и бросало их, как игральные кости в стаканчике.

«Комиссар Рэмил» продолжал гореть. Языки пламени уже адскими змеями вырывались из бортовых иллюминаторов. Рев пламени заглушал рокот волн. Гибель лайнера произошла в духе той же вагнеровской симфонии, что и гибель «Кинг Сити». Когда волны захватили в свои холодные объятия раскаленный корпус парохода, раздались громоподобные свист и шипение. После этого наступила полная темнота.

Команда «Комиссара Рэмила» оказалась интернациональной. Капитаном был 64–летний шотландец, ушедший на пенсию еще до войны. Его призвали из отставки и назначили командовать пароходом. Из остальных 62–х четырнадцать были французами, девять — неграми, остальные — англичанами или австралийцами. Но профессиональных моряков среди них было очень мало.

Лейтенант Мор спросил одного пожилого австралийца, зачем он поступил в торговый флот. «Ради смеха!» — ответил тот. Ради смеха он пошел на флот и попал в плен, т. е. на борт «Атлантиса».

Выходя в рейд, «Атлантис» имел на борту 347 человек экипажа. В мае к ним добавились 76 пленных, в июне — еще 99 человек, к середине июля число пленных дошло до 327.

Потом большую часть пересадили на «Тирранну», но к концу сентября число пленных снова достигло 293–х человек. Относительно пленных существовала конкретная и строгая инструкция высшего командования. Они должны были находиться запертыми в трюме и выводиться под охраной на короткую прогулку на верхнюю палубу.

Но то, что легко организовать в лагере военнопленных на берегу, почти невозможно сделать на корабле. Сидеть в запертом трюме в тропической жаре, гнуться от стресса, слыша, как над твоей головой грохочут орудия, понимая, что и захватившее их судно может в любую минуту отправиться на дно — это слишком много для физического и психического состояния человека.

На «Атлантисе» азиатов держали в минном погребе, а европейцев — в помещениях под нижней палубой, где температура почти постоянно держалась около 30 градусов.

Оба помещения были переполнены и, несмотря на установку дополнительных вентиляторов, там было душно и жарко, как в печке. «Жарче бывает только в аду», — признался один из англичан.

Рогге, плюнув на приказы и наставления, разрешил пленным дышать свежим воздухом на верхней палубе сколько возможно — иногда по 8–12 часов в день. Хуже всего приходилось пленным, когда, сидя в трюмах, они слышали гром орудий, не имея ни малейшего понятия, с кем «Атлантис» ведет бой. А если в этом бою утопят его самого?

Мор пообещал пленным, что в этом случае они получат равные с экипажем возможности покинуть корабль. Один из англичан мрачно пошутил:

— Мы сразу окажемся на верхней палубе, когда ваше корыто перевернется вверх килем после удачного попадания. Может быть, вы сделаете люк в днище, а ключ отдадите нам?

— Что же делать? — вздохнул Мор. — Мы с вами в одной лодке. Будем надеяться, что нас никто не победит.

— Ну! — не поверил пленный капитан Виндзор.— Вы полагаете, что вам будет вечно везти? Помяните мое слово–рано или поздно вы нарветесь на наш крейсер, и вам придет конец. Правда, боюсь, что и нам тоже.

Пленных англичан более всего удручала перспектива погибнуть под залпами своих родных кораблей. Когда «Атлантис» гнался за добычей и обстреливал ее, пленные, находясь взаперти, ничего не знали о том, с кем сражается «Атлантис» и как идет бой, проводя в томительном ожидании много беспокойных часов.

Если бы даже они могли уснуть в своем стрессовом состоянии, их сон постоянно прерывался бы грохотом орудий, визгом ревунов и лязгом подъемников, подающих снаряды к

орудиям через стальные шахты, проложенные через помещения, где находились пленные. В закрытых помещениях гром орудий отдавался мощным электрическим разрядом, пропущенным через голову. Лейтенант Мор решил несколько облегчить пленным жизнь, информируя их по трансляции о том, что, возможно, вскоре заговорят орудия рейдера, но целью является торговое судно, чтобы они хотя бы не беспокоились о том, что «Атлантис» сам имеет шансы отправиться на дно.

В начале октября и немцы, и их пленники были одинаково потрясены, узнав о гибели «Тирранны», которая была отправлена с призовым экипажем в один из контролируемых немцами французских портов.

Выяснилось, что захваченное норвежское судно, на которое пересадили большую часть пленных, включая женщин и детей с лайнера «Киммендайн», благополучно добралось до Жиронды, где остановилось на внешнем рейде, ожидая тральщиков для прохода через минное заграждение. На сигналы «Тирранны» никто не отвечал. Тогда командовавший судном лейтенант Мунд из призовой команды «Атлантиса» съехал на шлюпке на берег и доложил о прибытии в штаб местного военно–морского округа, входящего в структуру группы ВМС «Запад». Там его выслушали без особого интереса и пообещали прислать тральщики завтра утром. Другими словами, «Тирранна» должна была простоять на неохраяемом внешнем рейде еще сутки.

Лейтенант знал, что английский флот блокирует Жиронду: на внешнем рейде рыскают британские подводные лодки, а самолеты минируют даже устье реки. Он обратил на это внимание штабного офицера, но тот, засмеявшись, ответил: «О, не волнуйтесь, лейтенант, в нашем районе британских подводных лодок нет!»

Мунду ничего не оставалось делать, как вернуться на «Тирранну» и ждать обещанных тральщиков. Утром тральщики не прибыли. Мунд с надеждой и страхом смотрел на выход из порта.

Прошел полдень — тральщиков не было. Позднее выяснилось, что полудивизион тральщиков стоял в полной готовности с поднятыми парами, ожидая приказа на выход, но в штабе просто об этом забыли. Наконец кто–то вспомнил о «Тирранне», и тральщики получили долгожданный приказ о выходе.

В тот момент, когда тральный полудивизион выходил из порта, «Тирранна» была потоплена тремя торпедами, выпущенными с английской подводной лодки. Погибли ценнейшие грузы, которые Рогге мечтал доставить в Германию, и примерно треть из трехсот пассажиров — главным образом женщины и дети с лайнера «Киммендайн».

Это случилось 23 сентября 1940 года, но до «Атлантиса» это известие дошло только 20 октября. А 22 октября 1940 года «Атлантис» поймал в южной части Индийского океана югославский пароход «Дурмитор» — старый ветеран с проржавевшими, измазанными углем бортами, тонкой высокой трубой, загруженный чем–то выше всех грузовых марок.

Судно было построено в 1912 году в Англии и имело тогда название «Плутарх». В начале 20–х годов пароход продали югославам и переименовали в «Дурмитор». Однако встречу с этим ржавым угольщиком на «Атлантисе» сочли за большую удачу, поскольку намеревались пересадить на него большую часть пленных, число которых после неожиданной встречи с «Комиссаром Рэмилом» снова достигло трехсот человек.

Помещения пленных были уже переполнены до предела. Кроме того, «Атлантис» уже не мог прокормить такое количество людей, опустошавших его запасы с невероятной скоростью. Конечно, «Дурмитор» вряд ли можно было назвать тем судном, на котором кто–либо согласился бы добровольно отправиться в морское путешествие, но ничего лучшего не было. Охранять пленных на югославской развалюхе должны были 14 немецких моряков во главе с лейтенантом Деннелем. Пятнадцать человек против трехсот пленных, не считая команды судна.

Напутствуя пленных, Мор предупредил их, чтобы не было никаких глупостей — под днищем судна заложены мины с часовым механизмом, и если что–нибудь случится, пароход будет немедленно затоплен. «Дурмитор» предполагалось привести в Могадишо — сомалийский порт, контролируемый союзными итальянцами. По расчетам все путешествие должно было продлиться 19 суток.

Но все получилось совсем не так, как планировали.

Во–первых, выяснилось, что на «Дурмиторе» гораздо меньше угля, чем указано в расходных ведомостях старшего механика. Причем настолько меньше, что дойти до Могадишо, как планировалось, не представлялось никакой возможности. Кроме того, воды и продовольствия на судне было в обрез, а опустошенный пленными «Атлантис» ничем существенно помочь не мог.

Экономя уголь, лейтенант Деннель шел со скоростью 5 узлов. Путешествие растянулось, и на судне кончились продовольствие и вода. Все это усугублялось тем обстоятельством, что «Дурмитор» шел с грузом соли, которая превратила в кошмар жизнь и конвоя, и пленных. Соль скрипела на зубах, разъедала кожу и глаза. На пароходе жили полчища крыс и насекомых–паразитов. В топках сожгли всю мебель, крышки люков и даже доски палубного настила. Порой пытались ставить паруса.

Внезапно хлынувший дождь спас людей от смертельной жажды. Тем не менее Деннель довел пароход до сомалийского побережья, пробыв в пути 29 суток вместо планируемых 19.

Могадишо бомбардировали британские крейсера, и 22 ноября Деннель выбросил судно на отмель у небольшого рыбацкого села Варшеих.

Прибывшие итальянские солдаты, не разбираясь, объявили военнопленными всех, включая Деннеля и его матросов, погрузили в грузовики и доставили в Могадишо, где всех под конвоем провели по улицам города в знак очередной «блистательной победы римлян над варварами».

Лишь через двое суток лейтенанту Деннелю удалось объясниться с итальянскими военными властями. Немцев освободили и предложили немедленно убираться из Сомали, поскольку из–за них англичане могут подвергнуть Могадишо еще одной бомбардировке. «Дурмитор» итальянцы сняли с мели и привели в Могадишо, где судно было в итоге захвачено англичанами в ходе их наступательной операции в восточной Африке, а после войны передано обратно Югославии.

VI

Ничего еще не зная об этих событиях, «Атлантис» 10 ноября 1940 года выпустил в воздух палубный гидросамолет, который обнаружил значительно севернее рейдера норвежский танкер «Оле Якоб». Получив сообщение пилота, Рогге стал размышлять, как бы принудить танкер к подчинению, не прибегая к силе оружия.

Слишком ценный груз находился в его танках, а в случае обстрела судно немедленно бы взорвалось и сгорело. Причем все это могло произойти от одного единственного снаряда. Немного подумав, Рогге сказал:

— Сделаем просто. Превратимся в английский вспомогательный крейсер и попробуем взять танкер голыми руками. Пусть он только подпустит нас поближе.

На «Атлантис» ежедневно поступали разведывательные сводки из Берлина, сообщавшие названия английских вспомогательных крейсеров и районы их операций.

Эта информация была не результатом работы каких–либо тайных агентов, а плодом скрупулезных исследований отдела дешифровки вражеских радиограмм, проводившихся круглосуточно.

Хотя на «Атлантис» эта информация попадала с опозданием в две–три недели, но это, по крайней мере, давало Рогге возможность знать в принципе, кто действует против него в

океане в настоящее время. Поэтому «Атлантис» решили временно переименовать в «Энтенор», о нахождении которого в этих водах норвежскому танкеру было, вероятно, известно.

Лейтенанту Мору было приказано переодеться в английскую морскую форму, что он и сделал. Но, критически осмотрев себя в зеркало, молодой офицер признал, что больше напоминает переодетого немца, чем настоящего офицера Королевского флота. Каменц, взглянув на Мора, хмыкнул и заметил, что в английском флоте совсем не так носят фуражки и пояса с пистолетами.

— Вряд ли этим маскарадом удастся кого–нибудь обмануть, — заметил штурман. Рогге осмотрел Мора, засмеялся и махнул рукой:

— Ладно, сойдет. Отправляйтесь, Мор.

На мостике «Атлантиса» заработал прожектор: «Британский вспомогательный крейсер «Энтенор». Дайте ваш позывной!»

Наступила пауза. Затем с танкера как–то нерешительно ответили: «Норвежский танкер «Оле Якоб», — и застенчиво добавили: Пожалуйста, не преследуйте меня».

«Немедленно остановитесь!» — приказал «Атлантис». Переговоры прожекторами напоминали разговор пожилой девственницы, к которой ночью в парке пристает настырный незнакомец.

«Почему вы требуете, чтобы я остановился?» — промигал «Оле Якоб».

«Я — английский вспомогательный крейсер», — ответил «Атлантис».

Но «старую деву» было не так легко убедить.

Радиостанция танкера начала передавать сигнал «Q. Q. Q.» — сигнал, которого более всего не любили и боялись на «Атлантисе», немедленно открывая огонь, когда он звучал в эфире. Но на этот раз «Атлантис» огня не открыл. Вместо этого с властностью боевого корабля Королевского флота он снова приказал танкеру остановиться, выключить радио и ожидать офицера, который должен передать капитану секретные инструкции. Обмен сигналами продолжался еще несколько минут. Наконец капитана танкера удалось убедить. Радиосигналы прекратились, танкер замедлил ход и остановился, покачиваясь на мертвой зыби.

Мор спустился в катер, сопровождаемый двумя невооруженными матросами. Со стороны казалось, что в катере больше не было никого, но под брезентом прятались еще семь матросов, вооруженные автоматами, пистолетами и ручными гранатами.

Катер приближался к танкеру, и лейтенант Мор, как никогда прежде, физически ощущал исходящую от норвежского судна подозрительность и враждебность. Подойдя к танкеру, Мор увидел, что комендоры норвежского судна хлопочут у кормового орудия. Другие, перегнувшись через планшир, наблюдали за подходом катера.

Все происходило в полной тишине. Никто не проронил ни слова. Тишина была зловеще–враждебной. Мору все это очень не нравилось — норвежцы оказались уж очень подозрительными.

Инстинктивно рука лейтенанта потянулась к кобуре пистолета, но он взял себя в руки. Если им уготована засада, то пистолет мало поможет. Катер подошел к борту и луч света внезапно осветил лицо Мора, а грубый голос спросил:

— Вы англичане?

Ответ Мора заглушил скрежет носа катера по обшивке корпуса танкера. Мор лихорадочно оглядывался, надеясь увидеть вываленный за борт трап. Но трапа не было, что не говорило ни о чем хорошем. Группа офицеров танкера собралась у лееров в середине судна, и Мор увидел у них в руках винтовки. Несколько секунд катер терся бортом о корпус танкера, когда внезапно волна подхватила его и подняла достаточно высоко, чтобы Мор

смог, прыгнув, ухватиться за нижний трос леерного ограждения, подтянуться и оказаться на палубе танкера перед откровенно враждебными норвежскими моряками.

Оказавшись на палубе, Мор решил действовать быстро и решительно. Сбросив английский китель и показав свою немецкую форму, он выхватил винтовку у ближайшего норвежца и выкинул ее за борт.

Как часто бывает на войне, внезапные и решительные действия Мора на какое–то мгновение парализовали норвежцев. Этого времени было достаточно, чтобы матросы вскарабкались на палубу и наставили на норвежских моряков автоматы. Как только это произошло, Мор побежал по палубе к трапу, ведущему на мостик, пулей взлетел наверх к капитану, который молча наблюдал за происходящим на палубе. Прежде чем запыхавшийся Мор сумел вымолвить слово, капитан объявил, что он сдается. Танкер был захвачен целым без кровопролития.

После сдачи экипажа немцы обыскали танкер. Вопреки ожиданиям, «Оле Якоб» не имел в танках ни мазута, ни солярки. Его груз состоял из нескольких тысяч тонн авиационного спирта. Конечно, было приятно лишить противника такого лакомства, но проблемы «Атлантиса» это никак не решало. Попутно выяснилось, что сигналы тревоги, переданные танкером, несмотря на все попытки радистов «Атлантиса» заглушить их, дошли до Коломбо. Через радиостанцию «Оле Якоба» в Коломбо сообщили, что тревога оказалась ложной и танкер продолжает следовать своим курсом.

Это не только удовлетворило англичан в Коломбо, но сбило с толку Берлин, сообщивший в официальном коммюнике, что в Индийском океане царит такая нервная обстановка, что британские торговые суда шарахаются от собственных вспомогательных крейсеров. На следующий день «Атлантис» поймал еще один норвежский танкер, название которого было «Тедди».

Рейдеру удалось подойти к танкеру почти на 600 метров, после чего с «Атлантиса» передали прожектором: «Немедленно остановиться и опознать себя!»

«Что вы хотите?» — запросили с танкера.

«Хочу вас осмотреть», — ответил «Атлантис».

«Осматривайте», — согласились на танкере.

Через некоторое время с танкера запросили: «Мы можем следовать дальше?»

«Нет, — приказал «Атлантис», — ждите шлюпку».

«Опознайте себя», — наконец потребовали с танкера.

«Корабль Его Величества «Энтенор»», — передали с «Атлантиса».

В итоге экипаж «Тедди» перевезли на «Атлантис», и лейтенант Фелер пустил танкер на дно подрывными зарядами.

Как всегда, Фелер, вечно любивший экспериментировать, перестарался, и взрыв танкера напоминал извержение крупного вулкана, видимое на десятки миль. Удовольствие от этого получил только Мор, снимавший эту сцену на кинопленку.

Утром следующего дня сигнальщики «Атлантиса» обнаружили прямо по курсу огромный столб дыма. Затем появилось большое, но, судя по конструкции, очень старое судно, идущее прямо на «Атлантис». На рейдере подняли сигнал, приказывающий остановиться. Не реагируя на сигнал, судно продолжало идти на «Атлантис», который был вынужден отвернуть, чтобы избежать столкновения.

Заняв позицию за кормой отчаянно дымившего парохода, «Атлантис» произвел предупредительный выстрел.

«Если они сейчас дадут сигнал тревоги, — подумал Мор, — это будет самоубийство».

Так и случилось. Буквально через пару секунд после предупредительного выстрела в эфир пошел сигнал тревоги:

«R. R. R.».

Это было смелое безумство…

— Открыть огонь! — скомандовал Рогге.

В древний пароход с антикварной длинной трубой полетели снаряды. И в ту же секунду он открыл ответный огонь… Название парохода было «Автомедон».

Когда лейтенант Мор поднялся на его палубу, он был удивлен тем разгромом, который учинили на судне немецкие снаряды. Ничего подобного лейтенанту еще не приходилось видеть. Вся палуба была засыпана обломками. Стоявший без хода «Автомедон» отчаянно болтало на зыби; обломки, перемешанные с остатками порванных шлангов и тросов, перекатывались с борта на борт. Из разбитых паропроводов со свистом вырывался пар. Осколочные пробоины сделали дымовую трубу похожей на дуршлаг. Пламя вырывалось из разбитой радиорубки. Жилая палуба частично рухнула. Пробоина была размером с амбарные двери, как будто кто–то открыл гигантскую консервную банку столь же гигантским штыком.

Взрывная волна разбросала мешки с песком, прикрывавшие орудие и пулеметные посты. Содержимое мешков высыпалось на палубу, смешавшись с водой, угольной грязью и разбросанными повсюду спасательными жилетами.

Лейтенант Мор по остаткам трапа взобрался на полуразрушенный мостик, в самый центр которого угодил снаряд с «Атлантиса», убив всех находившихся там офицеров. На первого убитого Мор наткнулся у входа в разрушенную штурманскую рубку…

Обыскав судно, лейтенант Мор, к великому своему удивлению, обнаружил, что этому древнему пароходу была доверена перевозка 15–ти мешков секретной почты, включавшей сотни дешифровочных таблиц, приказов по флоту, артиллерийских инструкций и сводок военно–морской разведки.Никто не мог понять, почему англичане решили послать весь этот бесценный материал на столь старом корыте, как «Автомедон», а не погрузили на военный корабль. Целый час, орудуя топором, Мор пытался открыть массивный сейф в каюте капитана, но не обнаружил там ничего, кроме миллиона шиллингов наличными. Главный приз ждал его в ходовой рубке среди шести трупов погибших там офицеров, несколько объяснив трагическую иронию ситуации. «Автомедону» были доверены совершенно секретные документы, которые офицеры обязаны были уничтожить, и, наверняка, так бы и сделали, если бы все шестеро не были мгновенно убиты одним снарядом.

Призом был длинный узкий конверт, хранящийся в зеленом брезентовом мешке с медными бляшками для гарантированного его затопления в случае попадания в море. На мешке большими черными буквами было написано:

«СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО. УНИЧТОЖИТЬ В СЛУЧАЕ УГРОЗЫ»

а на самом конверте:

«Главнокомандующему на Дальнем Востоке в собственные руки. Вскрыть лично».

VII

— Превосходно, Мор, — только и мог сказать капитан 1–го ранга Рогге, ознакомившись с содержанием совершенно секретного конверта. — Просто замечательно.

В конверте находились документы Управления стратегического планирования Военного кабинета Великобритании, содержавшие подробные оценки состояния морских, воздушных и наземных сил Британской Империи на Дальнем Востоке, в Австралии и Новой Зеландии.

Наиболее пикантным был длинный раздел о возможности вступления в войну Японии и, в связи с этим, подробное описание фортификационных укреплений Сингапура.

— Просто великолепно! — заключил Рогге.

Встал вопрос, как использовать эти документы с максимальной пользой для Германии.

— Мы попытаемся это сделать, — пообещал Рогге. — Я вижу один способ…

«Атлантис» нуждался в дизельном топливе, а норвежский танкер «Оле Якоб» был заполнен авиационным спиртом.

Находящаяся неподалеку нейтральная Япония имела дизельное топливо и нуждалась в авиационном спирте. А чтобы не было дипломатических осложнений, хотя Рогге их и не предвидел, немецкие моряки собирались подразнить японцев бесценными документами, захваченными у противника. Рогге вызвал своего штурмана Каменца.

— Хочу поручить вам одно деликатное дело, Каменц, — сказал командир «Атлантиса». — Берите «Оле Якоб» и следуйте на север, в Японию. Все остальное узнаете перед отплытием. Дело не очень сложное. Что–то вроде торговли лошадями на дипломатическом уровне.

Как и предполагал Рогге, ничего особо сложного в этом деле не было. Каменц без каких–либо приключений привел «Оле Якоб» в Иокогаму.

Простояв несколько часов в этом японском порту, норвежский танкер снялся с якоря и ушел в неизвестном направлении. Никто при этом, разумеется, не узнал, что капитан 3–го ранга Каменц остался на берегу в германско посольстве.

При содействии немецкого военно–морского атташе Каменц связался с японцами, которые, получив часть добытых «Атлантисом» секретных документов, быстро организовали доставку Каменца во Владивосток, на территорию почти союзной России, связанной с Германией договором о дружбе.

Оттуда Каменц совершил во всех отношениях приятное, а главное — совершенно безопасное — путешествие по транссибирскому железнодорожному пути, прибыв, как на ковре–самолете, в Берлин вместе с захваченными секретными документами.

К сожалению, обратный путь на «Атлантис» Каменц проделал в менее комфортабельных условиях.

Началась война между Германией и Советским Союзом, и транссибирский путь, естественно, для Каменца оказался закрытым. Поэтому штурману «Атлантиса» для возвращения на свой корабль пришлось пройти 16 000 миль на подводной лодке.

Пока Каменц наслаждался комфортом в купе советского международного вагона, в пустынной бухте на юге Каролинских островов был продемонстрирован еще один интересный пример политического и экономического взаимодействия. Там «Атлантис» заправился дизельным топливом в обмен на переданный японцам авиационный спирт.

— В миниатюре,— глубокомысленно заметил Рогге,— это соответствует политике Рузвельта по отношению к Британии.

Таким образом «Атлантис» оказался в Тихом океане, где еще действовал германский вспомогательный крейсер «Комет» — пятый и последний рейдер первой волны, направленный действовать на морских коммуникациях противника.

«Комет» появился в Тихом океане, как говорится, «с черного хода». Русские были настолько любезны, что провели его по Северному Морскому пути, игнорируя все протесты со стороны англичан.

Брошенный советскими ледоколами у входа в Берингов пролив, «Комет» самостоятельно пробился через 700–мильную полосу льда и вышел в Тихий океан. Там, маскируясь под японца, рейдер пристроился к четырем вспомогательным судам японского флота — военным танкерам — да так, что сами японцы ничего не заметили, а когда узнали об этом, то подали протест.

«Комет» был как бы окружен аурой дипломатических инцидентов. Позднее у острова Науру с рейдера передали сигналом рождественские поздравления, затем предупредили

людей, чтобы те ушли в укрытия, и произвели небольшую бомбардировку английского завода по переработке фосфатов. Это вызвало сильнейшее недовольство японцев, поскольку фосфатные разработки, официально принадлежа англичанам, финансировались японцами.

Нейтральный флаг покрывает огромное количество грехов и плодит не меньшее количество неожиданностей.

С другой стороны, японцы были очень благодарны морякам «Атлантиса» за доставку им секретных английских документов с описанием укреплений Сингапура. Они даже наградили Рогге церемониальным самурайским мечом. Правда, сделали они это после падения Сингапура…

А пока перед экипажем «Атлантиса» встала новая проблема. На корабле кончались запасы пресной воды. Прошло уже девять месяцев после выхода из Киля — достаточное время, чтобы опустошить водяные цистерны. На «Атлантисе» имелась опреснительная установка, но она работала на угле, а весь имевшийся на корабле уголь использовался в качестве балласта, и его нельзя было тратить, не нарушая устойчивости «Атлантиса».

Вода была остро необходима каждую минуту, но все 28 миллионов квадратных миль Индийского океана не могли предоставить немецким морякам ни единой капли питьевой воды.

Что–то нужно было срочно предпринимать.

Рогге и Мор стали рыться в атласах и справочниках. Воду можно было взять на острове Принца Эдварда, но трудные подходы к острову и господствующие там туманы делали все предприятие очень рискованным.

Острова Нью–Амстердам и Сент–Поль были опасны по другой причине. Они находились на пересечении главных судоходных путей, и там постоянно несли сторожевую службу английские крейсера. В итоге Рогге остановил свой выбор на островах архипелага Кергелен, лежащих на 50–м градусе южной широты. Острова имели бесчисленные бухточки и фиорды, где можно было легко спрятаться. Они редко посещались торговыми судами. В прошлом там можно было встретить норвежских китобоев и охотников на тюленей, но в настоящее время существовала высокая вероятность, что острова необитаемы.

Кроме того, в свое время эти острова были прекрасно исследованы немецким гидрографическим судном «Газель», и на «Атлантисе» имелись подробнейшие карты забытого Богом архипелага.

В начале декабря, в первое воскресенье рождественского поста, «Атлантис» повернул на юг, взяв курс на розоватую дымку, стелющуюся по горизонту.

В южном полушарии был разгар лета, стояла нестерпимая тропическая жара, голубой купол небес не затуманивался ни единым облачком. Океан был зеркальным, отражавшим грубые контуры «Атлантиса» как в кривом зеркале.

Неутомимый лейтенант Мор повесил на доску приказов описание архипелага Кергелен и историю его открытия. Архипелаг носил имя величайшего оптимиста прошлых времен графа Ива Жозефа де Кергелена–Тремареса.

Командуя французским фрегатом «Фортуна», граф, как многие полагают, первым открыл Австралийский материк; но был настолько потрясен этим обстоятельством, что не стал высаживаться на берег, а поспешил обратно во Францию, чтобы собрать большую экспедицию. Но с экспедицией ничего не вышло, а несчастный граф попал в Бастилию, где дал островам, ныне носящим его имя, название «Архипелаг отчаяния».

Позднее многие пытались колонизировать острова, но ни у кого это не получалось. Люди гробили здоровье и деньги, но где–то уже после 1873 года оставили архипелаг в покое. Китобои и охотники на тюленей иногда пользовались бухтами для отдыха, но постоянного населения на островах не было.

По мере приближения к ревущим сороковым погода, как ей и положено, стала портиться, но, в принципе, штормовые широты приняли «Атлантис» на этот раз довольно мирно, хотя волны после штиля у экватора выглядели весьма впечатляющими. Острова были закрыты туманом, дул сильный юго–западный ветер. На «Атлантисе» была сыграна боевая тревога.

В районе островов были вероятны любые неожиданности. Попав в полосу прибоя, «Атлантис» шел в туче брызг, протестуя, по словам лейтенанта Мора, каждой своей заклепкой против приближения к острову. Свободные от вахты высыпали на верхнюю палубу. Это была первая земля, которую они видели после ухода из Германии.

В тучах водяных брызг и беснующейся пены открылась полоса прибрежных рифов, окружающих эти вулканические острова. Мрачные сопки и каменистые равнины показались прекрасными. Ведь это была земля! Рогге перевел машинный телеграф на «стоп», и «Атлантис» первый раз за 250 дней прогремел якорной цепью. Прежде чем войти в лагуну, необходимо было убедиться, что англичане по случаю военного времени не развернули здесь радиостанцию или наблюдательный пост.

Мор в сопровождении девяти матросов должен был высадиться на берег для проведения разведки. В случае обнаружения радиостанции, ее необходимо было захватить внезапной атакой, чтобы сорвать возможность сообщения всему миру о появлении «Атлантиса» в водах архипелага. Мор и его люди переоделись в штатское, чтобы сойти за мирных рыбаков, и для убедительности направились к берегу на захваченном норвежском баркасе. В баркасе под брезентом были спрятаны автоматы, а под рыбацкими робами у всех скрывались пистолеты и ручные гранаты.

Рогге сигнальной лампой пожелал Мору удачи, и баркас направился к острову. Моряки внимательно вглядывались в берег: серые валуны, гранитные глыбы, переходящие в пологие сопки. Внезапно сидевший рядом с Мором старшина стиснул лейтенанту плечо и прошептал: «Кто–то движется по берегу».

Но отступать было поздно. Баркас, урча мотором, продолжал двигаться к берегу, а находящиеся в нем люди были решительно готовы распространить военные действия практически до Антарктиды. Обогнув небольшой мыс, моряки увидели небольшую долину с четырьмя или пятью хижинами у подножия высокой скалы. Хижины ясно вырисовывались на фоне скал и неба. Это были даже не хижины, а небольшие домики. У одного была даже веранда. В окнах горел свет. Создавалось впечатление, что небольшую швейцарскую деревушку каким–то чудом перенесли в Антарктику. Кто–то явно шевелился у уреза воды, наблюдая за приближением баркаса. Один из матросов достал автомат и навел его на эту движущуюся цель, которая неуверенно, подобно пьяному или сумасшедшему, перемещалась взад–вперед между домиками и урезом воды. Наконец «пьяницу» удалось рассмотреть. Это был крупных размеров морской лев! Автоматы были спрятаны, и вскоре баркас достиг берега.

Выпрыгнув из баркаса, моряки в каком–то опьянении побежали по берегу, вдыхая запах земли и непривычно ощущая твердую, некачающуюся опору под ногами. Запах земли разъедал ноздри, делая все движения и эмоции совершенно неконтролируемыми, что знакомо только морякам, вернувшимся из долгого плавания. Придя в себя, Мор и его люди обыскали несколько ближайших хижин, где не нашли ничего, кроме старых бочек с китовым жиром и разного хлама, накопившегося за многие годы. Затем моряки с «Атлантиса» направились к домикам, стоявшим у подножия отвесной скалы.

Дом, имевший веранду, был гораздо больше остальных. Дверь его полусгнила, а что касается света в окнах, то это была иллюзия, вызванная игрой света и тени. Открыв дверь, моряки увидели обширную комнату с добротной печью. Посреди комнаты стояли стол и пара кресел, а под потолком была подвешена старинная лампа. Вся обстановка явно принадлежала к прошлому веку. Тем более было удивительно увидеть на стенах фотографии

полуодетых и сладострастно улыбающихся девиц, вырезанные из календаря 1936 года! Была даже помечена дата — 8 ноября. Надпечатка на календаре говорила о том, что он остался в наследство от французского судна, прибывшего из Таматавы — главного порта Мадагаскара.

Вокруг валялось множество пустых бутылок, чьи этикетки не оставляли сомнений относительно национальности последних визитеров на остров. На столе лежало полбуханки хлеба, которая благодаря особенностям местного климата хотя и была черствой, но вполне годилась для еды. В окно были видны остатки проволочной ограды, где, возможно, когда–то был загон для скота. В другой комнате стояла огромная кровать с массивной спинкой из гнутых медных труб. Такие кровати были в моде в конце 60–х годов прошлого века.

Возле дома лежали две мумифицированные свиньи — тоже благодаря особенностям местного климата. Обыскав еще несколько хижин, Мор доложил по портативному радио на «Атлантис»: «Поселок необитаем. Никаких следов англичан не наблюдается».

«Немедленно возвращайтесь на корабль»,— приказал Рогге.

Вернувшись на борт рейдера, Мор доложил командиру обстановку, и они стали обдумывать, как провести в лагуну острова корабль такого размера, каким был «Атлантис». В лагуну вел длинный канал шириной чуть более 500 метров. Было решено провести замеры глубин со шлюпок и выставить фарватерные вехи. Результаты этих работ показали, что глубины почти на всем протяжении канала составляли 20 метров. Фарватер обвеховали на ширине 100 метров.

Вход в лагуну решили провести на следующее утро во время прилива. Когда утром «Атлантис» стал сниматься с якоря, все, казалось, благоприятствовало выполнению поставленной задачи: море было спокойным, ветер стих, канал был четко и ясно маркирован. Казалось, что пройти в лагуну не составит никакого труда.

Малым ходом «Атлантис» начал движение, держась между вех и буйков, которыми обозначили фарватер. Корабль немного сносило влево, но с помощью руля и машин его быстро возвращали на курс.

Какую–то долю секунды лейтенант Мор не понимал, что произошло. Он почувствовал легкий толчок, его качнуло и он услышал чей–то крик:

— Мы на что–то напоролись!

Затем еще кто–то крикнул:

— Это подводный риф! Мы на камнях!

Днище «Атлантиса» скрежетало на подводной скале, корабль дрожал и вибрировал по всей своей длине. И это случилось прямо в центре канала, где промерщики глубин обещали полную безопасность.

Рогге перевел ручку машинного телеграфа на «Полный назад», пытаясь снять «Атлантис» с рифа. Ничего не получилось. Корабль продолжал дрожать от киля до клотика. Убийственный скрежет продолжался. Мор физически чувствовал, как острый риф кинжалом все глубже вонзается в чрево корабля. Рогге запросил машинное отделение, не поступает ли к ним вода. Оттуда доложили, что течи нет, однако через несколько минут сообщили, что в носовую цистерну пресной воды поступает забортная вода. Это означало, что риф пробил двойное дно «Атлантиса» и повредил цистерну.

Другими словами, самое худшее из того, что могло произойти, произошло. Рогге отчаянно работал машинным телеграфом, давая то «Полный назад», то «Полный вперед», то «Самый полный назад», но эффекта не было никакого; напротив, при каждом реверсе машин корабль все прочнее садился на риф.

Спустили водолаза. Он доложил об огромной пробоине и остром, как игла, рифе, на котором «Атлантис» сидел, как на вертеле. Риф имел ширину около двух метров. Он пробил

днище корабля примерно в трех метрах от форштевня, проникнув в форпик. «Безнадежно, — поставил свой диагноз водолаз.— Совершенно безнадежно».

Неприятный озноб охватил всех находившихся на мостике. Бросили лот. Глубина с левого борта составляла 20 метров, с правого — была такой же. Риф находился прямо по диаметральной плоскости корабля.

Рогге, однако, отказался считать приговор водолаза окончательным. Одевшись в водолазное снаряжение, командир «Атлантиса» сам ушел под воду и вернулся, как всегда переполненный оптимизмом.

— Все не так плохо, как могло бы быть,— объявил Рогге.— Мы спасем корабль.

С носа и кормы были заведены якоря. Рогге рассчитывал, выбирая якорь–цепи обоими шпилями и одновременно давая реверсы машине в режиме полного хода, раскачать и приподнять «Атлантис» так, чтобы лезвие рифа вышло из раны корабля. Но из этого ровным счетом ничего не вышло. Корабль не сдвинулся ни на дюйм.

— Ладно,— сказал Рогге,— попробуем другой способ.

Просмотрев данные об уровнях приливной волны, Рогге приказал синоптику съехать на берег, чтобы синхронизировать работу на борту «Атлантиса» с пиком уровня приливной волны.

Тем временем на корабле был объявлен аврал: необходимо было перегрузить с носа на корму все, что было возможно, и, тем самым, облегчить носовую часть «Атлантиса». Проклиная судьбу, которая оказалась столь немилостивой к ним накануне Рождества, экипаж приступил к этой каторжной работе. Из носовой части перегрузили все — от снарядов и мешков с балластом до тросов и швабр из боцманского хозяйства. Дождались прилива и снова попытались сняться с рифа.

Измученных людей охватило отчаяние. Но Рогге не терял оптимизма. Он приказал затопить кормовой минный погреб, чтобы увеличить нагрузку на корму, но корабль продолжал сидеть на этом проклятом рифе. Собрался офицерский совет. Кто–то предложил перекачать за борт часть топлива, чтобы облегчить корабль. Рогге отказался — топливо было слишком драгоценным грузом; шла война и ее нужно было продолжать. Тогда подрывник Фелер предложил взорвать риф. Это предложение ни у кого не вызвало особого восторга — взрывом можно было причинить кораблю еще худшие повреждения, чем нанес сам риф. Больше никто ничего придумать не мог, а это ставило экипаж «Атлантиса» перед весьма мрачной перспективой: либо провести остаток войны на Кергелене, либо — за колючей проволокой в лагере для военнопленных.

Конечно, существовала еще теоретическая возможность вызвать на помощь какой–то другой немецкий рейдер, но, не говоря уже о том, насколько это было унизительно, шансов связаться с другим рейдером, чтобы об этом не узнали англичане, было очень мало.

Ночью ветер усилился, достигнув вскоре штормовой силы.

Мерзший на «собачьей» вахте Мор почувствовал, что нагоняемая ветром волна начала раскачивать «Атлантис», безжизненно сидевший на подводном рифе. К шуму ветра и волн прибавился скрежещущий звук камня о разорванную обшивку днища корабля. Казалось, что сам риф предпринимает усилия, чтобы освободиться от тяжести «Атлантиса».

Мор быстро понял, что случилось. Штормовой ветер, дувший в правый борт корабля, заставил его вращаться на рифе вокруг его оси, как флюгер. С одной стороны, подобное положение вещей создавало дополнительную опасность, поскольку риф мог причинить днищу корабля еще большие повреждения; но, с другой стороны, оно предоставляло еще один шанс сняться со скалы.

Не раздумывая, Мор по переговорной трубе разбудил командира, отдыхавшего в своей каюте, и попросил его подняться на мостик. К этому времени ветер и волны развернули

«Атлантис» почти на 90 градусов, подставив корму под ветер. Отдав кормовой якорь, удалось зафиксировать корабль в этом положении, т. е. кормой под ветер. Одновременно дали машиной ход вперед. Корма, удерживаемая якорем, опустилась, все выше поднимая носовую часть корабля.

Со страшным скрежетом трения гранита о сталь корабль пытался разворачиваться снова вокруг оси рифа, но, удерживаемый кормовым якорем, поднимался, наползая всей массой на риф. Наконец громоподобный треск и внезапный крен показали, что «Атлантис» соскользнул с рифа. К этому времени все были настолько измучены, что освобождение «Атлантиса» не вызвало каких–либо шумных проявлений радости. Кроме того, все отлично понимали, что корабль получил серьезные повреждения, и еще неизвестно, как все пойдет дальше.

Действительно, с пробоиной в днище, кидаемый во все стороны штормовыми волнами, находясь в канале, ширина которого была всего лишь чуть больше длины его корпуса, «Атлантис» мог в любую минуту снова сесть на риф. Кормовой якорь сорвало, носовые якоря были выбраны.

Видимость упала почти до нуля: находившегося поблизости берега практически не было видно. На носу и корме стояли лотовые, постоянно производя замеры глубин и докладывая об этом на мостик. «Десять саженей! Восемь саженей! Шесть саженей!»

Мор стоял на машинном телеграфе, слушая приказы командира. Менее чем за четыре часа после того, как корабль удалось снять с рифа, Мор передал в машину более двухсот приказов. Наконец, счастливо избежав всех опасностей, «Атлантис» вошел в лагуну в стал на якорь. Шум цепи отданного якоря несколько привел лейтенанта Мора в себя. Он прислонился к переборке и прошептал благодарственную молитву.

Теперь необходимо было подумать о том, как в этой забытой Богом глуши отремонтировать пробоину в днище корабля. Недаром граф–первооткрыватель назвал архипелаг островами Отчаяния. Отчаяние стало охватывать и весь экипаж «Атлантиса». У всех было предчувствие какой–то трагедии. И, как всегда, предчувствие моряков оказалось правильным. Трагически погиб молодой машинист, старший матрос Герман, работавший на дымовой трубе и сорвавшийся с люльки из–за лопнувшего конца.

Матроса хоронили на берегу всем экипажем. Видимо, это была самая южная немецкая воинская могила во Второй мировой войне.

Все это было очень прискорбно, но война продолжалась, заставляя решать проблемы, которые грозно встали перед экипажем «Атлантиса». Когда корабль удалось наконец провести во внутреннюю лагуну острова, моряки испытали чувство невероятного облегчения. «Атлантис» замаскировали на фоне прибрежных скал. На вершины сопок были выставлены сигнальщики и артиллерийские наблюдатели. Все сектора, откуда мог бы неожиданно появиться противник, были тщательно рассчитаны и пристреляны. Любой корабль, появившийся в водах острова, должен был четко проектироваться на фоне моря и горизонта. Его встретил бы град снарядов, причем потенциальный противник даже не понял бы, откуда эти снаряды летят. Таким образом, проблема безопасного нахождения в водах острова была решена.

Оставалось решить еще более важную проблему: как заделать пробоину в днище, причиненную подводным рифом. Пробоина в днище имела размеры 2х6 метров, напоминая, по словам водолаза, амбарные ворота. Листы обшивки были вдавлены внутрь почти под прямым углом.

Двое добровольцев, бывшие в свое время строительными рабочими, взялись остановить течь в форпике. Они спустились в помещение форпика, взяв с собой несколько мешков с цементом, песком и черепичной крошкой, а также большую коробку с провизией. За ними задраили входной люк и подали в форпик сжатый воздух чтобы вытеснить из помещения воду и открыть доступ к пробоине. Добровольцы провели в отсеке двое суток, ожидая, когда

бетон затвердеет. Поступление воды в форпик прекратилось, а поставленная сгонная заплата, как показали испытания, прекрасно сдержала внешнее давление воды. После этого двое водолазов с подводными резаками последней модели спустились за борт и обрезали стальные лохмотья, образовавшиеся вокруг пробоины. На фоне этих работ и печали по поводу гибели старшего матроса Германа встреча Рождества прошла скромно и не очень весело. Рейд затянулся, люди смертельно устали, многих обуревала ностальгия по дому и оставленным там семьям. Кроме того, в разгар празднования Рождества снова налетел ураганный ветер. Пришлось заводить дополнительные якоря и удвоить вахту. На следующее утро Мор с группой из девяти матросов съехал на берег с заданием найти источник питьевой воды. Источник был обнаружен быстро. Им оказался довольно мощный водопад на одной из скал. Для подачи воды с водопада на корабль пришлось соорудить трубопровод из пожарных и приемных шлангов длиной чуть больше километра. Это было не особенно сложно. Трубопровод по пологому склону спускался к ровной части берега, а оттуда был проведен к якорной стоянке «Атлантиса».

В течение двух дней в цистерны корабля поступило более тысячи тонн свежей питьевой воды. Закончив все дела, «Атлантис» снялся с якоря и малым ходом стал выходить в море через тот же злосчастный канал. На этот раз обошлось без всяких происшествий, и «Атлантис» снова оказался в открытом море.

Через несколько часов берега острова растаяли на горизонте, а еще через несколько дней яркое тропическое солнце снова засияло над «Атлантисом», взявшим курс к Сейшельским островам.

VIII

В начале января 1941 года «Атлантис» захватил еще два британских парохода — «Спейбенк» и «Мандасор». «Манда–сор» был потоплен, а «Спейбенк» взят в качестве приза. Рог–ге намеревался отправить его в Германию. Вскоре на «Атлантис» из далекого берлинского Адмиралтейства пришло совершенно секретное сообщение о том, что им предстоит рандеву с карманным линкором «Адмирал Шеер». Об этом пока знали только двое — сам Рогге и Мор. Встреча в открытом океане, в глубоком тылу противника с еще одним немецким кораблем — это такое редкое и радостное событие, что Рогге считал необходимым его как–нибудь отметить.

— Как? — спросил Мор.

— Захватом еще какого–нибудь английского судна, — ответил ненасытный Рогге.

Мор улыбнулся: еще древние говорили, что желание есть мать всех мыслей. Желание Рогге исполнилось. 2 февраля сигнальщики «Атлантиса» обнаружили норвежский танкер «Кетти Бровиг». За все мытарства судьба поставила им танкер очень вовремя, когда «Атлантис» и «Шеер» весьма нуждались в топливе.

При захвате танкера Рогге хотел достичь полной внезапности, а потому решил напасть ночью. К этому времени, чтобы избежать ненужного кровопролития, на «Атлантисе» придумали новый способ психологического воздействия на противника. За борт вывешивался огромный транспарант, на котором большими буквами было написано по–английски:

ОСТАНОВИТЬСЯ! НЕ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ РАДИО!

Ночью этот транспарант неожиданно освещался, оказывая на капитанов английских судов магическое воздействие. Правда, не на всех. Но в случае с «Кетти Бровиг» Рогге надеялся, что у ее капитана хватит ума подчиниться, поскольку один снаряд с «Атлантиса» мог превратить танкер в огненную печь, где зажарится вся команда.

— Не стрелять! — приказал Рогге, когда «Атлантис» под покровом темноты подкрался к танкеру.— Дать предупредительный и осветить транспарант.

Раздалась команда: «Включить подсветку!», и «Атлантис» засверкал, как Дворец спорта в Берлине в дни международных соревнований.

Грохнул предупредительный выстрел, и тут же раздался гневный голос старшего артиллериста:

— Что ты наделал, идиот! Ты попал ей в трубу!

Над «Кетти Бровиг» стало подниматься облако пара. Судно остановилось с похвальной быстротой. На «Атлантисе» несколько секунд напряженно ожидали, когда танкер взорвется. Но ничего не случилось. По какой–то причине ни взрыва, ни пожара не произошло.

Мор спрыгнул в шлюпку и приказал отваливать. Лейтенант размышлял о том, как приятно подняться на борт танкера, где даже одна неосторожно брошенная спичка гарантированно обеспечит всем конец в огненном аду. На эти мысли Мора навела картина того, как члены команды танкера кидаются за борт. Если прыгают за борт, то, наверное, знают почему.

Первым, кого повстречал Мор, забравшись на палубу танкера, был какой–то матрос–китаец, вынырнувший из темноты.

— Как называется ваше судно? — спросил Мор, направляясь к трапу, ведущему на мостик.

При виде Мора в раскосых глазах китайца блеснул ужас. Он побежал к леерам, перелез через них и прыгнул в воду. «Боже! — подумал Мор,— неужели я так страшно выгляжу?»

Посветив фонарем, он сам прочел название танкера на одном из спасательных кругов. Обыскав каюту капитана, Мор нашел судовые документы, из которых узнал, что танкер имеет на борту 4500 тонн дизельного топлива и 6000 тонн топлива других видов. О лучшем даже трудно было мечтать!

Мор вернулся на «Атлантис», подобрав по пути барахтавшихся в воде китайцев. Выслушав его доклад, Рогге принял решение сохранить приз любой ценой. Для этого Мору, Фелеру и китайцам предстояло вернуться на танкер, чего никому из них совершенно не хотелось.

Вернувшись на «Кетти Бровиг», Мор собрал военный совет. В полной темноте, ослабленной только ручным фонарем Мора, за круглый стол уселись он, Фелер, капитан танкера и его старший механик.

Танкер стоял без энергии, света не было. Произошло это благодаря злосчастному снаряду, выпущенному с «Атлантиса». В результате давление в котлах упало.

— Залейте в котлы свежую воду,— предложил Мор капитану танкера.

— Не выйдет,— покачал головой норвежский механик. — У нас нет ручных насосов.

— А как же вы поднимаете пар в порту? — поинтересовался Мор.

— Нас обеспечивают с берега,— ответил механик.

— Очень странно! — больше немецким морякам сказать было нечего.

— Вы еще убедитесь,— пообещал механик,— что это не последняя странность нашего судна.

И хотя немцы пытались воплотить в жизнь какие–то свои идеи, но убедились, что старший механик танкера был прав — очень странная конструкция водяных цистерн не давала возможности залить воду в котлы, находясь в море. Тогда попытались сохранить то малое количество пара, которое еще осталось в котлах.

Один из матросов «Атлантиса», завернувшись в мокрые одеяла, добровольно вызвался забраться в раскаленное облако и перекрыть главный клапан паропровода. Другой матрос стоял наготове, чтобы занять его место, если первый потеряет сознание или погибнет. Но первый доброволец вернулся благополучно и без чувств рухнул на палубу. Доказательством

его успеха стала наступившая тишина, пронзительный свист выходящего пара прекратился. Оставшийся в котлах пар удалось поднять, используя в качестве топлива всю мебель, какую только можно было отыскать на танкере.

Когда Мор вернулся на «Атлантис», рейдер с тремя судами за кормой (третьим был немецкий теплоход «Танненфельс», прибывший из Сомали) шел к месту рандеву с «Шеером».

О встрече «Атлантиса» и «Адмирала Шеера» экипажу ничего известно не было, и когда сигнальщик крикнул, что видит на горизонте мачту, которая, судя по всему, принадлежит военному кораблю, Рогге, подмигнув Мору, приказал пробить боевую тревогу. Все с удивлением и страхом глядели на Рогге. Почему «Атлантис» идет прямо на военный корабль? Не рехнулся ли Рогге? А может быть, он решил стать самоубийцей? Напряжение на «Атлантисе» продержалось до момента, пока сигнальщик срывающимся от волнения голосом не крикнул: «Это один из наших карманных линкоров!»

Для экипажа «Шеера» появление «Атлантиса» было столь же неожиданным, поскольку они рассчитывали увидеть один корабль, а встретили четыре! Рогге с гордостью провел свои призы мимо «Адмирала Шеера».

После обмена обычными приветственными сигналами «Атлантис» подошел к правому борту своего «большого брата». На фоне закованного в броню карманного линкора с его трехорудийными башнями главного калибра «Атлантис» казался мирным пухленьким торгашом. В момент встречи кораблей в океане бушевал жестокий шторм силой не менее 11–ти баллов. С «Шеера» передали семафором, что они все понимают и не ожидают гостей, пока погода не улучшится. Прочитав этот сигнал, Рогге объявил: «Я отправляюсь на «Шеер»».

Командир «Атлантиса» был уверен в трофейных норвежских баркасах, которые уже не раз показывали себя в штормовых условиях. Впрочем, некоторые, включая и Мора, так хотели побывать на «Шеере», что были готовы отправиться на карманный линкор вплавь. Навстречу баркасу шли волны высотой с трехэтажный дом, но, умело маневрируя, моряки «Атлантиса» сумели добраться до «Адмирала Шеера», где они были тепло встречены, хотя ужасная болтанка не давала возможности полностью воспользоваться гостеприимством экипажа карманного линкора. В итоге Мор «заблудился» на «Шеере», и Рогге возвратился на «Атлантис», не дожидаясь адъютанта. Когда к Мору вернулась способность соображать, он страшно испугался, что какая–нибудь случайность оторвет «Атлантис» от «Шеера», и он останется на карманном линкоре навсегда. Но все обошлось.

Оба корабля спустились на 300 миль к югу, где море было спокойным, после чего начались постоянные обмены визитами и подарками. Отобранные старшины и матросы «Атлантиса» отправились с визитом на «Шеер», а группа матросов карманного линкора побывала на «Атлантисе».

Многие, особенно старослужащие и сверхсрочники, были знакомы по старым временам, когда служили на одном корабле или в одном подразделении. Оба экипажа искренне старались перещеголять друг друга в обмене подарками, тем более, что эти подарки ни «Атлантису», ни «Шееру» ничего не стоили. «Атлантис» послал в подарок каждому члену экипажа «Шеера» по красивой авторучке. С «Шеера» сообщили, что среди их добычи тоже были тысячи авторучек!

До встречи с «Атлантисом» «Шеер» захватил в море британский рефрижератор «Дюкьеса» с грузом куриных яиц, которых было несколько миллионов штук. От своих щедрот командир «Шеера» капитан 1–го ранга Кранке выделил «Атлантису» 150 000 штук яиц. Две недели моряки «Атлантиса» и их пленные объедались яйцами, которых не видели уже в течение многих месяцев. Яйца варили всмятку, в мешочек, вкрутую, жарили всевозможные яичницы, готовили омлеты и гоголь–моголь. Однако вскоре, когда на борту было еще около

14 000 яиц, на них уже никто не мог смотреть без приступов тошноты. И Рогге приказал выбросить оставшиеся яйца за борт.

К тому времени все запланированные работы на борту были выполнены и пришло время прощаться.

Бесценная «Кетти Бровиг» заправила топливом «Шеер», «Атлантис» и теплоход «Танненфельс». Несомненно, что захват норвежского танкера был большой удачей. Между тем, перед «Атлантисом» была поставлена новая задача: встретиться в море с итальянской подводной лодкой «Перла» и заправить ее горючим.

Лодка вышла из Массавы, и встреча с ней была назначена на 35–ом градусе южной широты. «Атлантис» прибыл точно в указанное время, но лодки не было. Раздраженный Рогге бормотал проклятия, «Атлантис» бесцельно кружился по этому району, текли часы и истекало терпение. Но вот итальянская лодка неожиданно появилась в эфире.

Оказывается, она заблудилась и просит у «Атлантиса» его место и пеленг. Рогге взорвался от возмущения по поводу итальянской беспечности.

Любой корабль противника мог перехватить эти сигналы и неожиданно появиться на сцене в момент предметного проявления солидарности «стран оси», когда «Атлантис» перекачивал в подводную лодку семь тонн солярки. Командир лодки поднялся на борт «Атлантиса», где он громко восхищался непревзойденными успехами рейдера, а под конец набрался наглости и выпросил у Рогге 70 тысяч сигарет!

С итальянской подлодкой Рогге расстался с радостью, а вот прощание «Атлантиса» с «Шеером» было печальным, как всегда бывает у людей, не знающих, встретятся ли они снова, поскольку нет никаких гарантий, что они вообще доживут до следующего утра. После ухода «Шеера», моряки «Атлантиса» почувствовали себя еще более одинокими, чем прежде. От мощного линейного корабля веяло такой надежностью, что создавалось впечатление, будто они находятся не на краю света в глубоком тылу противника, а на внутреннем рейде военно–морской базы в Киле. Но у тех, кто был призван на «Атлантис» из торгового флота, вид «шефа» не вызывал никакой тоски.

«На этих броненосцах сдохнешь от жары,— шутили резервисты.— На «Атлантисе» во много раз комфортабельнее и приятнее. А там даже капитаны 3–го ранга живут по трое в каюте!»

Теперь нужно было что–то делать с эскадрой, которую «Атлантис» водил за собой. Рогге решил отправить «Спейбенк» в Германию, назначив капитаном захваченного парохода лейтенанта Шнайдевинда — бывшего старпома с теплохода «Танненфельс», пришедшего из Сомали. Капитан теплохода шумно протестовал, когда у него реквизировали старпома, но Рогге сослался на законы военного времени.

В мае «Спейбенк» добрался до Бордо, был переименован в «Доггербанку» и переделан в минный заградитель. В начале 1942 года под командованием того же лейтенанта Шнай–девинда «Доггербанка» вышла в море с задачей установки мин на подходах к Кейптауну.

С кучей приключений, меняя названия и флаги, «Доггербанка» добралась до Кейптауна, выставила там мины и пошла дальше, прибыв, в конце концов, в Иокогаму, где тогда находился и немецкий вспомогательный крейсер «Тор».

Из экипажа «Доггербанки» спасся только один человек. Все остальные, пытаясь спастись в единственной шлюпке, долго дрейфовали в открытом море. Некоторые застрелились, другие, сойдя с ума, выбросились за борт, а остальные поумирали прямо в шлюпке от жажды и палящих лучей солнца.

Моряки «Атлантиса» узнали об этом, находясь уже в Германии.

В феврале и марте 1941 года «Атлантис» действовал на подходах к Мозамбикскому проливу, а в апреле снова вышел на океанский простор.

17 апреля в западной части горизонта сигнальщики в «вороньем гнезде» «Атлантиса» обнаружили судно, и рейдер, изменив курс, пошел на сближение со своей новой жертвой. Вскоре сигнальщики ясно увидели четырехмачтовый пароход, силуэт которого медленно поднимался на горизонте.

— Атакуем на рассвете! — приказал Рогге.

Метод нападения на рассвете Рогге уже применялся, но на этот раз в метод было внесено некоторое новшество. Рогге решил отказаться от предупредительных выстрелов, которые давали возможность обстреливаемому пароходу сообщить по радио место «Атлантиса», а сразу открыть огонь на поражение, пока противник не сдастся или не будет потоплен.

Четырехмачтовый пароход шел полностью затемненным, не неся никакого флага. Четыре года назад, будучи в Англии на парусной регате в честь коронации короля Георга VI, Рогге видел эти суда — лайнеры компании «Байби» — и знал, что они используются как вспомогательные крейсера или войсковые транспорты.

Первый залп «Атлантиса» упал недолетом, второй — перелетом, третий вдребезги разбил радиорубку, четвертый угодил в палубу парохода, вызвав пожар. Ответного огня не велось, что было весьма необычно для англичан. «Атлантис» продолжал стрельбу девять минут, пока с парохода не просигналили: «Прекратите огонь!» Орудия замолчали. «Атлантис» подошел ближе к горящему судну, и с мостика рейдера, к своему великому ужасу, увидели на палубе парохода толпу женщин и детей, сгрудившихся в одном ночном белье у фальшборта. На палубу в панике выбегали другие пассажиры. Вспомогательный крейсер?! Войсковой транспорт?! Что за чертовщина?! Оказалось, что это египетский лайнер «Замзам», на котором находилось 138 граждан соединенных Штатов, в основном — женщины и дети!

«Вторая «Луизитания»!» — цепенея от ужаса, подумал Мор, хорошо представляя, какой вой теперь поднимется в американской прессе по поводу «неискоренимого варварства гуннов», и как Соединенные Штаты смогут использовать этот инцидент для осуществления своих планов вступления в войну против гитлеровской Германии.

Между тем лайнер спустил шлюпки, в которые стали набиваться матросы–арабы, полностью забывшие о пассажирах.

— Дайте мне пистолет,— в ярости рычал Рогге, ударяя кулаком по поручням мостика,— я пристрелю этого ублюдка!

Гнев командира «Атлантиса» был направлен на матроса–араба, который воспользовался брошенным в шлюпку швартовочным концом, чтобы подняться на палубу рейдера, рассмотрев этот конец как личное приглашение на борт. К счастью, у Рогге не было при себе пистолета.

— Уберите его с моих глаз! — продолжал бушевать командир «Атлантиса»,— а то я выброшу его обратно за борт!

Араба убрали от греха подальше, и только теперь с мостика заметили флаг лайнера, поднятый на корме после первых выстрелов «Атлантиса». Это был флаг Египта.

Выяснилось, что лайнер был продан Египту накануне войны и вез не войска, как считали на «Атлантисе», а 202–х мирных пассажиров, среди которых преобладали женщины и дети. Женщины, спасая своих детей, барахтались в воде, а полупустые шлюпки с бегущими матросами продолжали отваливать от лайнера.

Когда Мор прибыл на борт «Замзама», его встретил пожилой британский капитан Уильям Грей Смит, чья английская сдержанность подавила поток возмущения действиями «Атлантиса».

— Почему вы не просигналили нам раньше? — спросил ошалевший Мор.— Чего вы ждали? Чтобы мы вас всех размазали, разнесли в клочья?

— Это произошло потому,— холодно ответил английский капитан,— что вашим первым же снарядом был разбит наш сигнальный прожектор.

В руках капитана все еще был фонарь, с помощью которого он ухитрился остановить пальбу «Атлантиса».

Рядом с капитаном стоял юный египетский кадет — единственный не поддавшийся панике и готовый, если понадобится, разделить со своим капитаном судьбу судна. Из беседы с капитаном Смитом Мор узнал, что среди пассажиров лайнера были сто священников–миссионеров двадцати вероисповеданий, 76 женщин, из которых пять были беременными, и 35 детей, некоторые — едва вышедшие из грудного возраста. На борту также находилась группа американских врачей, очень фотогеничные греческие медсестры, пожилые англичанки — жены офицеров и одна француженка. Женщины и дети, прибывшие на «Атлантис», были едва одеты.

Рогге сигналом приказал Фелеру и Мору пройтись по каютам и собрать там как можно больше женской и детской одежды. Офицеры совсем не обрадовались новой «вводной». «Замзам» уже стоял с сильным креном и мог в любую минуту перевернуться. Но им все–таки удалось собрать кое–что из одежды и детского питания.

Некоторые пассажиры, попав на «Атлантис», были уверены, что немцы всех их уничтожат, чтобы скрыть следы преступления. Мор успокоил их, объяснив, что это легче было сделать 150–мм орудиями, чем убивать кого–либо на борту.

К счастью, таких пассажиров было немного. У других были более жизнеутверждающие проблемы.

Две юные американки подскочили к Мору.

— Мы уверены, что вы говорите по–английски,— затараторили они.— Скажите, нельзя ли на вашем корабле раздобыть апельсинов?

Мор закашлялся.

Апельсинов?! — Скоро год, как он сам в последний раз видел апельсины — в трюме захваченной «Тирранны».

Лейтенант объявил разочарованным американкам, что ничем им помочь не может.

Палуба «Атлантиса» была забита спасенными пассажирами и их пожитками. Многие еще находились в шоке, громко плакали напуганные дети.

В лазарет «Атлантиса» доставили трех серьезно раненных пассажиров. Одним из них был руководитель группы американских медиков. Осколком снаряда ему разорвало мышцы на ноге.

Среди пассажиров оказалось несколько весьма известных личностей. В частности, среди спасенных был Джон Марфи — издатель журнала «Форчун», а также доктор Графхантер — в прошлом главный топограф Индии. Переписывая пассажиров, лейтенант Мор увидел, как одного из них схватили два вооруженных конвоира.

— Что случилось? — спросил Мор, подходя к ним.

— Этот человек фотографировал все вокруг,— доложил конвоир, передавая Мору в качестве вещественного доказательства фотокамеру.

— Ваша фамилия? — спросил Мор у пассажира, выглядевшего весьма напуганным.

— Шерман. Давид Шерман,— ответил тот.

— Кто вы? — раздраженно продолжал допрос Мор. — Миссионер, врач или кто?

Задержанный слабо улыбнулся.

— Нет. Я — фотограф из журнала «Лайф».

Мор, будучи заядлым фотолюбителем, знал это имя.

Шерман из журнала «Лайф»! В свое время Мор восхищался его работами и никак не думал, что их вот так сведет судьба. Взяв у удивленного конвоира аппарат, он отдал его фотографу, и они вместе сделали несколько снимков гибели лайнера «Замзам» («Двойной Сэм», как называли его американцы). Лайнер затонул быстро и красиво, как будто радуясь, что уходит от всех земных забот.

Позднее, когда всех захваченных американцев пересадили на блокадопрорыватель «Дрезден», с которым «Атлантис» встретился специально для этой цели, у Шермана все–таки фотокамеру конфисковали.

Однако фотограф «Лайфа» сумел сохранить кассету, на которой, о чем Мор и не подозревал, было несколько кадров «Атлантиса», снятых со стороны — или с тонущего лайнера, или со шлюпки.

Фотографию рейдера быстро передали английскому командованию, что значительно облегчило британцам задачу обнаружения и опознавания немецкого рейдера. Мор узнал об этом только после войны, поздно поняв, что на войне нельзя нарушать инструкции и наставления, сообразуясь с собственными симпатиями и антипатиями.

IX

Нарушая очередную инструкцию, лейтенант Мор вел дневник. Это, к счастью, ни к каким печальным последствиям не привело.

Как всякий призванный из резерва офицер, лейтенант Мор считал, что спускаемые из высоких штабов всевозможные инструкции пишутся идиотами, создающими видимость деятельности за письменными столами своих уютных берлинских кабинетов. Несмотря на огромную загруженность по службе, Мор все–таки успевал заносить в записную книжку события их беспрецедентного крейсерства.

Для историков является удачей, что в ходе большой секретной операции любой войны среди суровых и грубых военных профессионалов всегда находится один, как правило, младший офицер, успевший еще до войны получить университетское образование, а потому испытавший муки ученого, по поводу потенциальных «белых пятен» будущей истории.

«Только 19 мая, всего за день до того, как команда и пассажиры лайнера «Замзам» ступили на землю оккупированной Франции, англичане официально объявили о том, что лайнер «Замзам» запаздывает»,— отметил в своих записках лейтенант Мор и продолжал: Мы на «Атлантисе» совершенно не питали никаких иллюзий относительно возможных последствий нашей ошибки, когда пассажирский, почти нейтральный лайнер был нами принят за британский вспомогательный крейсер и потоплен артиллерийским огнем, открытым без предупреждения.

Без сомнения, британцы должны были принять дополнительные меры по нашему поиску и уничтожению, а потому мы полным ходом пытались уйти подальше из этого района. Всего через два дня после пересадки пассажиров лайнера на «Дрезден» меня среди ночи разбудили звонки боевой тревоги. Борясь со сном, я связался по телефону с мостиком. «Обнаружены два корабля»,— ответили с вахты.

«Два корабля? — подумал я, быстро одеваясь и выскакивая из каюты.— Это может быть транспорт и боевой корабль, его конвоирующий; но это могут быть и два боевых корабля!»

Так или иначе, нам это не сулит ничего хорошего. Рогге был уже на мостике и о чем–то разговаривал с вахтенным офицером.

«Лучшего времени не нашли»,— мрачно пошутил командир.

«Атлантис» стоял без хода, покачиваясь на океанской зыби. Корабль был тщательно затемнен, и над ним царила полная тишина. Но это была уже не тишина сна, а тишина полной готовности.

В окулярах ночного бинокля я видел две тени, которые увеличивались в размере, приобретая очертания. Ошибки быть не могло — пирамидальные надстройки ясно говорили о том, что это боевые корабли. С большой скоростью они шли прямо на нас!

Мой сон сняло как рукой; голова стала совершенно ясной — в организме сработали совершенно неведомые механизмы самосохранения. Совершенно автоматически я начал вычислять расстояние, скорость сближения и наши шансы остаться незамеченными, которые казались ничтожными.

До этого момента ночь по южно–атлантическим стандартам была достаточно темной. Но именно сейчас позади приближающихся кораблей из–за туч вынырнула луна, осветив нас будто прожектором. Правда, лунный свет порождает очень сложную игру теней в ночном море и, скорее, помешал сигнальщикам противника, чем помог. В свете луны «Атлантис» еще сильнее слился с поверхностью океана.

На мостик потоком поступали доклады с боевых постов: «Орудие № 1 готово. Орудие № 2 готово. Орудие № 3 готово. Торпедные аппараты к бою готовы!»

«Запустить машину!» — приказал Рогге, но мы не осмелились дать ход сразу, опасаясь, что нас выдаст белая кильватерная струя за кормой. Медленно и осторожно мы начали отходить в сторонку.

Я снова взглянул в бинокль и почувствовал, что весь покрываюсь потом.

Нет! Это не могло быть правдой. Наверное, я ошибся. Но кто–то рядом со мной, также смотревший в бинокль, присвистнул и сказал: «Доигрались! Следующая остановка — небеса!»

Взглянув на лицо Рогге, я понял, что был прав. В мире было только два корабля, которые хотя бы отдаленно напоминали силуэтами те, что шли прямо на нас. Это были гигантские линкоры «Нельсон» и «Родней»! А за ними шел стальной монстр, опознать который было еще легче, по крайней мере, по классу. Это был ударный авианосец! И эта армада бронированных чудовищ шла прямо на нас.

Возможно, они уже увидели и опознали нас и сейчас сближаются, чтобы уничтожить «Атлантис» своей артиллерией вспомогательного калибра, не тратя дорогостоящих 406–мм снарядов на такую ничтожную цель, как мы. Возможно, они нас заметили, но еще не опознали? Тогда у нас есть шанс прожить лишние 10–11 минут, пока они запросят у нас секретный позывной и убедятся, что мы его не знаем.

Сопротивление было бы бесполезным. Наши 150–мм снаряды для этих гигантов безвреднее горошин. Все, что нам оставалось делать — это приготовиться уйти в пучину с гордо поднятым флагом.

Я даже усмехнулся, подумав, какую поэму сочинит по этому поводу наше министерство пропаганды. Сжав зубы, мы продолжали ждать запроса, на который были не в состоянии ответить, и залпа, который должен был за этим последовать.

Но фортуна продолжала числить нас среди своих любимчиков. Авианосец прошел так близко от нас, что мы ясно видели бурлящую струю от работы его винтов. Так близко, что существовала угроза столкновения.

Мы не понимали, что происходит. Конечно, полагали мы, они не могли нас не заметить. Может, они хотят как–то изощренно поиграть с нами в кошки–мышки? Но английская армада прошла своим путем и исчезла в темноте. Только через несколько минут до нас дошла простая мысль: они нас просто НЕ ЗАМЕТИЛИ!

Хотя напряжение спало, мы еще долго не могли в это поверить. Рогге приказал дать полный ход, чтобы побыстрее убраться из этого района. И, как всегда бывает в таких случаях, из нашей трубы внезапно посыпался целый сноп искр.

«Ну, теперь–то нам точно крышка!» — подумал я.

Но снова все обошлось. Второе чудо за одну ночь! Честно скажу, что для меня эти 15 минут были самыми напряженными за все наше плавание. Я здорово перепугался…

За время рейда у нас бывали всякие интересные случаи. Как–то ночью мы обнаружили на большом расстоянии навигационные огни парохода, а за ними — серию других огней, мигающих в темноте. Мы запросили их национальность, и все стало ясно. Это был французский конвой, направляющийся в Индокитай под эскортом флотилии подводных лодок.

Чтобы сбить их с толку, мы передали в ответ: «Бон вояж. Вива ля Франс!» и исчезли в темноте. Пикантная ситуация возникла как–то на швейцарском пароходе, на который я поднялся для проведения обычной проверки. Бумаги судна были в порядке, груз — тоже. Капитану парохода все время было как–то не по себе. Вскоре я понял, в чем дело. Оказывается, как я установил из найденного бланка радиограммы, судно уже было готово передать в эфир сигнал «Q».

«Что это, капитан?» — с укором спросил я.

Капитан поспешно порвал бланк и с дружеской улыбкой протянул мне бутылку шотландского виски. Большую бутылку, можете мне поверить!

27 января мы обнаружили большой лайнер, который опознали как «Куин Мэри». Один из пленных подтвердил наше предположение, но с улыбкой добавил, что нам не следует расстраиваться.

При всех обстоятельствах лайнер не стал бы нашей добычей. Во–первых, он хорошо вооружен, а во–вторых, никуда не ходит без двух крейсеров сопровождения. Мы об этом знали и, не будучи самоубийцами, немедленно пустились наутек, сожалея только о том, что лайнер нарвался на нас, а не на «Адмирала Шеера», находившегося, фактически, «за ближайшим углом».

В марте мы совершили небольшую экскурсию в Мозамбикский пролив. Здесь наши потенциальные жертвы вели себя очень интересно. На сигнал «Немедленно остановиться» они отвечали сигналом: «Все ли у вас в порядке? Нуждаетесь ли в помощи?»

И мы позволяли им идти дальше.

В мае 1941 года из передачи Би–Би–Си мы узнали о гибели наших призов «Кетти Бровиг» и «Кобурга», потопленных английскими крейсерами.

Затем пришло сообщение о гибели нашего собрата — знаменитого вспомогательного крейсера «Пингвин». Уходя в пучину, он продолжал вести огонь по противнику, не спустив флага. Из его экипажа уцелело только 30 человек. Как ни прискорбна была новость о гибели наших товарищей, большинство которых мы знали лично, всё ушло на второй план после получения сообщения о том, что «Бисмарк» потопил «Худа».

Эту новость мы немедленно передали по корабельной трансляции, но она вызвала мало радости. Хорошо зная англичан, многие понимали, что потеряв свою гордость «Худ», они теперь не остановятся ни перед чем, пока не отомстят за эту потерю.

Мы буквально потеряли покой, прослушивая эфир, ловя обрывки сообщений с подводных лодок, с самолетов, торговых судов и береговых станций.

Трудно передать тот ужас, который охватил всех нас, когда из сообщения английского крейсера «Дорсетшир» мы узнали, что «Бисмарк» погиб.

Возможно, впервые мы поняли, что война не закончится так быстро, как многие из нас рассчитывали, и что мы вполне можем ее проиграть так же, как и прошлую.

Гибель «Бисмарка» напрямую затрагивала и нас. Теперь линкоры противника, не будучи никем связанными в северной Атлантике, устремятся вместе с сопровождающими их армадами крейсеров и эсминцев на юг, уничтожая всю систему обеспечения рейдеров и их самих.

Рогге решил временно покинуть Атлантику и, обойдя мыс Горн, войти в Тихий океан, чтобы переждать там, пока «разъяренные осы вернутся в свое гнездо».

Решение Рогге идти в Тихий океан взбудоражило всех. Оно означало еще долгие и долгие месяцы плавания; а ведь мы, если не считать короткой высадки на Кергелене, не видели земли уже более года. И хотя решение Рогге было нелегким, тяжелое впечатление, которое оно произвело на экипаж, от этого не стало меньшим.

Шестьдесят процентов моряков нашего экипажа были людьми семейными, призванными из резерва. На берегу они оставили своих родных и хорошую работу, на которую мечтали вернуться. Оторванные от семей, они ходили постоянно встревоженными, беспокоясь и о последствиях английских воздушных налетов на наши города, и о последствиях блокады, которая уже привела Германию к карточной системе на продовольственные товары. Живы ли их жены и дети? Не голодают ли они? Но таково было решение командира, и никто не ожидал, что оно станет популярным. Рогге посчитал даже излишним с кем–либо объясняться по этому поводу, если не считать штурмана и меня.

— Сожалею, господа,— сказал он,— но мое решение окончательное. Я понимаю, что оно вас совсем не радует. Поверьте, что оно в той же степени не радует и меня, но другого выхода у нас нет. Иначе мы погубим «Атлантис». Кроме того, война продолжается, и мы обязаны делать так, чтобы англичане помнили об этом в любом уголке мира.

В принципе, Рогге был прав. Мы израсходовали только треть нашего боезапаса, «Атлантис» был по всем статьям в отличном состоянии и имел достаточно топлива на многие месяцы плавания.

Впрочем, Берлин разрешил Рогге по желанию укрыться в Дакаре, но командир отказался: «Туда мы, возможно, проскочим, но оттуда не выйдем уже никогда». А простоять остаток войны на якоре в Дакаре ни у кого из нас не было ни малейшего желания. С другой стороны, наше появление в Тихом океане на линиях, ведущих в Австралию и из Австралии, будет новой неожиданностью для англичан, что позволит нанести им достаточный урон.

— Хорошо,— согласились мы с командиром.— А что потом?

— Значит так,— улыбнулся Рогге.— Осенью мы попытаемся вернуться в южную Атлантику, а зимой, когда ночи станут длиннее, прорвемся на север.

Мы повернули на юг, но на этом пути нам все же попались две новые жертвы — «Рабаул» и «Трафальгар».

17 июня мы потопили транспорт «Тоттенхэм», которым командовал капитан Вудаок. Транспорт имел в трюмах боеприпасы, а потому взорвался, как вулкан.

Через пять дней, 22 июня, мы потопили пароход «Бальзак», который вез груз риса и воска, а также много почты.

Избавившись от пленных, мы продолжали движение на восток: прошли остров Принца Эдварда, прошли новый Амстердам под потоками тропического ливня и страшного града. Градины падали со свистом, как малые авиабомбы. Море бушевало, тучи стелились по самой поверхности океана. Еще никогда нам не приходилось видеть столь дикое проявление океанской стихии в содружестве со столь же дикими небесами.

Стали сказываться усталость и перенапряжение экипажа. Сигнальщикам временами стали мерещиться разные странные вещи вроде «летучих голландцев» старых времен. У некоторых начались нервные срывы — им казалось, что против них плетутся интриги, к ним придираются по мелочам и все их ненавидят.

Психологический надлом чувствовался буквально у всех. Пребывание более года в замкнутом пространстве корабля среди одних и тех же лиц, монотонность жизни по корабельному распорядку — все это не могло не сказаться на состоянии экипажа.

Почти все стали замкнутыми; разные мелочи, ранее остававшиеся незамеченными, вызывали приступы раздражения и мнительности.

— Мор,— как–то сказал мне Рогге, когда мы вместе стояли на мостике,— я решил отправить экипаж в отпуск.

— В отпуск? — переспросил я.— Куда? На какую–нибудь ближайшую льдину?

Я позволил себе шутить, хотя знал, что Рогге не любит бросаться словами. Раз говорит, значит наверняка держит в рукаве какого–нибудь туза, а то и двух.

— Предоставить экипажу отпуск на берегу мы не в состоянии,— продолжал командир, не обращая внимания на мои шутки,— поэтому мы предоставим им отпуск прямо на корабле. Каждому — семь суток. В течение этого времени они будут освобождены от всех обязанностей по штату и даже от внутрикорабельной дисциплины. Могут не выходить на построения и даже не участвовать в авралах. Исключение составляют только боевые тревоги. В случае тревоги они должны быть на своих местах по боевому расписанию. Ответственным за это мероприятие я назначаю вас, лейтенант. Организуйте все это дело и позаботьтесь, чтобы помещение для отпускников было комфортабельным и приятно выглядело.

Идея была замечательной. Она предотвратила многие инциденты, которые могли бы произойти из–за усталости и нервного перенапряжения.

Помещение для отпускников мы украсили картинами, моделями кораблей, фотографиями родных и т. п. Все это вызвало восторг у экипажа.

Через пару дней я вошел в каюту командира и доложил.

— К вам депутация, господин капитан 1–го ранга.

— Депутация? — удивленно переспросил Рогге.

В дверях каюты стояла первая партия отпускников, одетых в спортивные костюмы. У их ног были сложены сумки, украшенные ярлыками лучших отелей на курортах Германии.

Позднее на имя командира поступила телеграмма: «Прекрасно проводим время. Погода чудесная!» Все это, конечно, никак не вязалось с корабельным уставом и строжайшей дисциплиной военного времени, но таков был метод Рогге руководства подчиненными.

Но не всегда наши дела шли так гладко и лучезарно. Неожиданные проблемы возникали прямо на ровном месте. Сигнальщики, подменяясь для принятия пищи, спешно покидали камбуз, не убирая свои столы. Это вызывало раздражение у других матросов.

«Кто такие эти сигнальщики, что они так себя ведут? Мы что, обязаны убирать за ними дерьмо? Можно подумать, что они одни несут службу, а мы все тут отдыхаем!»

Появился старшина и приказал одному из крикунов: «Убери посуду и вытри стол!» Наступила мертвая тишина.

— Я кому сказал? — зарычал старшина.— Чего ты ждешь? Убери со стола!

Молчание.

— Убрать со стола! — приказал старшина.— Повтори приказание!

Двое матросов направились было к столу, но остановились и один из них сказал:

— Это стол сигнальщиков. Пусть они и убирают.

— Меня не касается, чей это стол! — отрезал старшина. — Выполнять приказ!

Матросы переглянулись и твердо ответили:

— Убирать не будем!

— Что? — заорал старшина.— Вы отказываетесь выполнять приказ?!

— Не будем убирать за сигнальщиками,— упрямо повторяли матросы.

На камбузе появился дежурный по низам офицер.

— Что случилось, старшина? — спросил он.

Старшина доложил, что матросы отказываются убирать со стола.

При появлении офицера все встали по стойке «смирно».

— Вы слышали приказ старшины? — пролаял офицер.

— Так точно, господин лейтенант!

— Выполняйте!

— Не будем, господин лейтенант!

— Вы отказываетесь выполнять приказ?

— Так точно, господин лейтенант!

Примерно тридцать матросов, находившихся на камбузе, ждали, чем закончится это нелепое пререкание.

Дежурный офицер вызвал караул и арестовал обоих матросов. Я по совместительству выполнял обязанности председателя военного суда. Положение было очень деликатным. Оба матроса обвинялись в невыполнении приказа в военное время, что приравнивалось к мятежу, тем более, что все это произошло на глазах у нескольких десятков матросов.

Из этого вытекало, что оба должны быть расстреляны или повешены.

Альтернативой могло быть их оправдание, но это было невозможно, поскольку их вина не нуждалась в доказательствах. Приказ должен быть выполнен в любом случае. Поэтому их оправдание не только было бы незаконным, но и опасным, т. к. имело бы разлагающее влияние на весь экипаж. Однако мотивы их поведения и полное раскаяние, когда они остыли и одумались, в наших конкретных условиях не позволяло применить к ним суровые меры, предусмотренные военными законами.

Я пытался найти, как говорят англичане, «золотую середину», отчаянно листая свод военных законов. И нашел.

— Приведите арестованных,— приказал я.

И когда матросов привели, объявил им приговор:

— Три месяца заключения в крепости.

В свое время этот вид наказания был придуман для офицеров благородного происхождения и считался почетным заключением. Но в условиях корабля подобный приговор звучал настолько грозно и непонятно, что приговоренные матросы побледнели, а остальные как–то притихли.

— Три месяца в крепости? — удивился Каменц, когда арестованных увели.— Но это же невозможно выполнить?

— В том–то и дело,— пробормотал я.

В результате оба «мятежника» провели две недели в карцере.

Кроме того, у нас была проблема, которую вполне можно было предвидеть. Это была проблема мужчин, на длительное время оторванных от женского общества и вынужденных жить вместе в тесной стальной коробке. По этой причине мы очень опасались наличия на борту пленных женщин, но, к счастью, все страхи оказались напрасными.

Но вот когда мы праздновали Новый год на Кергелене и устроили так называемое «кабаре», переодев женщинами нескольких хрупкого вида матросов, на корабле были отмечены два случая гомосексуализма. Я сказал бы, что при увольнении матросов на берег где–нибудь в Киле или Бремене случается больше ЧП подобного рода, чем те, с которыми мы столкнулись на борту «Атлантиса».

«Матросы всегда должны быть заняты,— подчеркивал Рогге,— тогда у них просто не будет времени думать о всяких глупостях, а тем более их творить».

X

Сначала Рогге предполагал попасть в Тихий океан, обогнув мыс Горн, но что–то подсказало ему, что именно там англичане с нетерпением и ждут «Атлантис». Поэтому командир рейдера и повернул корабль не на запад, как многие ожидали, а на восток. Пройдя по самой кромке пакового льда Антарктиды, «Атлантис» обогнул Новую Зеландию и направился к островам Кермадек, лежащим в семистах милях к северу, снова попав из антарктического холода в тропическую жару.

Это был военно–морской вариант «флангового марша», которым Рогге пытался опровергнуть известную математическую аксиому о том, что кратчайшим расстоянием между двумя точками является прямая линия. Математический закон капитана 1–го ранга Рогге был верен в рамках философской концепции, по которой лучше быть осторожным, чем потопленным. С этим на «Атлантисе» были согласны все.

В конце августа 1941 года «Атлантис» прошел острова Антиподы, наблюдая на горизонте их черные пустынные скалы.

Именно в этом районе произошло странное событие, которого никто на рейдере ни тогда, ни позднее не мог объяснить. Корабль вошел в какую–то таинственную зону полного непрохождения радиоволн — зону радиомолчания.

Радисты «Атлантиса» обшаривали диапазоны всех частот, но не слышали ничего. Казалось, весь мир вымер. Не было слышно даже атмосферных помех. Корабль прошел миль двести, пока внешний мир снова дал о себе знать чуть слышной морзянкой откуда–то из Австралии.

«Атлантис» пытался пройти как можно южнее, чтобы избежать обнаружения австралийскими самолетами, как это однажды произошло в этом районе со вспомогательным крейсером «Орион». 10 сентября сигнальщики рейдера обнаружили пароход «Сильваплана», которому было суждено стать последней жертвой «Атлантиса».

Из дневника лейтенанта Мора:

«Сильваплана» имела в трюмах романтический груз, которого только и можно было ожидать в этом краю бирюзового моря и шепчущих волн, разбросанных зеленых островов и тихих лагун.

В пятидесяти ящиках носового трюма мы обнаружили маленьких идолов из красного дерева с острова Бали. Наиболее суеверные из наших матросов даже растерялись.

— Они принесут нам несчастье,— уверяли они.

— Никакое несчастье не может быть вечным,— утешал их я.

Кроме идолов, пароход вез груз кофе, ванили, воска и тика. В трюмах дурманяще пахло дорогими сортами дерева и экзотическими специями.

Почти сто тонн кофе, который был на «Сильваплане», стоили бешеных денег на европейском черном рынке, учитывая тот факт, что старый континент был зажат тисками английской морской блокады. Оставалось только вздыхать по старым временам, когда корсары и поставщики экзотических товаров в Европу действовали в тесном содружестве.

На Рогге «Сильваплана» также произвела прекрасное впечатление. Это было великолепное судно — современное и быстроходное. Захвачено оно было без кровопролития. Это был наш лучший приз со времен «Оле Якоба».

Я сидел в кают–компании в самом лучшем расположении духа.

— Знаешь, как нас называют? — спросил меня наш подрывник Фелер, изучавший захваченные газеты.— Гремучей змеей океана!

— Гремучей змеей? — удивился я.

— Да,— подтвердил Фелер.— Таким ласковым именем нас наградили австралийские газеты.

— Что ни говори,— согласился я,— но мы их здорово покусали!

— Раз мы змеи,— засмеялся Фелер,— мы и должны кусаться — больно и смертельно.

… Рогге поутру вызвал меня в свою каюту.

— Для новой серии операций,— объявил командир, — нам нужна база. Надо выбрать подходящий островок, откуда мы будем выпускать на разведку наш гидросамолет, а сами следовать туда, куда он укажет. В любом случае пальмы и песчаные пляжи не принесут особого вреда кому–либо из нас. Доложите мне быстренько свои соображения по этому поводу.

Мы выбрали островок Вана–Вана в группе нижних островов Кука. Знания матросов об этих местах были почерпнуты исключительно из голливудских фильмов. Они искренне верили, что на острове их встретят аппетитные туземки в юбках из пальмовых листьев и в гирляндах из ярких тропических цветов.

Радио рейдера могло передавать нацистские марши, но матросы их не слышали — в их ушах пели гитары и звонкие голоса экзотических девушек.

Хотя путешествие было небезопасным — нужно было проскочить в узкий проход кораллового рифа, — но желающих отправиться в эту экспедицию было столько, что возьми мы всех, «Атлантис» остался бы пустым, как «Мария Целеста».

Океанская зыбь, разбиваясь о коралловые рифы, взлетала высоко вверх наподобие фонтана и обрушивалась вниз, грозя затопить катер. Мы не могли сказать ничего конкретного о природе этого явления, но поработать веслами нам пришлось от души, прежде чем мы пробились в лагуну, а затем вылезли на пляж уставшими до изнеможения и промокшими до нитки.

Песок, перемешанный с осколками кораллов, ослепительно сверкал на солнце. Метрах в двадцати стеной стояли высокие пальмы и виднелось несколько хижин.

— Голливуд! — восхищенно заявил Фелер.— Кораллы, лагуна, пальмы, кокосы! Вот только девушек нет! Где же они?

Не оказалось девушек и в двух ближайших к месту нашей высадки тростниковых хижинах. Из хижин доносилось хныканье и ворчанье. Мы заглянули в одну и в углу ее обнаружили выводок из десяти щенков. Неподалеку стоял горшок с какой–то едой, которая была еще теплой.

— Так,— сказал я.— Они напуганы и спрятались. Их нужно успокоить.

Мы оставили в подарок туземцам ножи и универсальную, международно–признанную валюту — сигареты. Когда мы вернулись на следующий день, прямо на пляже нас ждала депутация примерно из двадцати туземцев во главе с вождем.

Настроены они были вполне дружелюбно. Рядом с вождем стояла женщина неопределенного возраста, у которой поверх цветастого платья был надет передник. Фелер что–то сострил по этому поводу, но я, не слушая его, поклонился вождю, изобразив на лице самую галантную из своих улыбок. Затем сопровождавший нас доктор вынул из рюкзака флаг Красного Креста и вручил его вождю. Вождь всем своим видом излучал благодарность и удовольствие.

Несмотря на некоторые языковые трудности — туземцы знали всего около десятка английских слов, — мы быстро нашли с ними общий язык с помощью жестов. Когда мы показали им, что нам нужны кокосовые орехи, они быстро притащили нам примерно пятьсот штук! В обмен мы подарили им несколько мешков муки. Попутно выяснилось, что единственным судном, которое появлялось в лагуне острова два раза в год, была шхуна, производящая бартер товаров ширпотреба на копру.

Белое население давно покинуло Вану–Вану, и хотя на острове имелась маленькая, с любовью построенная церковь, службы в ней не было почти полвека. Так что лучшего места нельзя было придумать.

Наш гидросамолет садился в лагуне, становился на якорь, а утром улетал на разведку. А «Атлантис» стоял на якоре по другую сторону кораллового рифа, окружающего остров.

Весь смысл этой операции заключался в том, чтобы каждый раз при взлете самолета и особенно при его посадке на воду избежать весьма утомительной процедуры его подъема на борт «Атлантиса».

Это никогда не было приятным занятием. Во–первых, нужно было посадить довольно тяжелый «Арадо» на двух–трехметровую волну океанской зыби, а затем подрулить к качающемуся кораблю, который пытался встать таким образом, чтобы создать у борта более–менее ровную поверхность воды. После этого пилот вылезал из кабины на фюзеляж, где, стоя на коленях в позе совокупляющегося мула, пытался поймать раскачивающийся на конце стального троса и бешено крутящийся вокруг своей оси тяжелый стальной гак, решая сразу две задачи: не получить этим гаком по голове и не слететь с фюзеляжа в воду.

Для этого надо было обладать качествами циркового акробата и жонглера одновременно. Поймав гак, пилот цеплял его за специальный рым на фюзеляже самолета, и их вместе вытягивали на борт корабля.

Пилотом разведывательного самолета на «Атлантисе» был лейтенант Булла. Только благодаря ему в январе нам удалось захватить английский сухогруз «Мандасор». Мы не могли догнать это судно, и Рогге приказал сделать это пилоту — догнать пароход и задержать его до подхода рейдера. Это был, надо сказать, смертельный номер. На пароходе было одно 100–мм и одно 75–мм орудие и два пулемета, которые открыли по лейтенанту Булле дружный огонь, пытаясь его отогнать.

Первым заходом Булла уничтожил антенну «Мандасора», а при втором заходе обстрелял мостик из пулемета и сбросил на судно пару бомб. Но англичане так «тепло» попрощались с ним, что подбитый Булла был вынужден сесть на воду, ожидая, когда «Атлантис» его подберет.

Теперь Булла летал ежедневно, но ничего обнаружить не мог.

Наша последняя ночь на острове Вана–Вана была сентиментальной. Мы сидели у костра и пели песни. В душе никому не хотелось покидать этот гостеприимный оазис и снова уходить в жестокое и враждебное море. Когда «Атлантис» дал ход, туземцы, собравшись на берегу, махали нам руками. Особенно они полюбили нашего доктора, который успел многих из них вылечить от свирепствовавшей там редкой болезни глаз.

«Атлантис» медленно шел на восток курсом зигзага в надежде повстречать еще какую–нибудь добычу. Но никто не попадался, и мы были даже рады этому. Тихий океан порождал странное чувство оторванности от всех земных дел и забот, которых было так много в начале нашего рейда.

Мы пришли на остров Гендерсон, знаменитый своей легендой о «Баунти». Остров был необитаем, но прямо на пляже красовался большой деревянный щит, на котором было написано: «Остров Гендерсон. Остров принадлежит королю Георгу V». Видимо, лет за десять до нас сюда заходил какой–то британский крейсер.

Мы продолжали движение на восток. Было скучно, но при этом каждый развлекался, как мог.

Лейтенант Фелер похитил у одного из офицеров любимую канарейку, а в клетку вместо нее посадил корабельного кота. У нас было рандеву с «Кометом» — рейдером, который русские провели Северным морским путем от Баренцева моря до Берингова пролива.

«Комет» охотился на морских путях между Японией и западным побережьем США. По каким–то необъяснимым причинам между нашими кораблями развилось давнишнее соперничество.

Недавно мы узнали, что командир «Комета» капитан 1–го ранга Эйссен был прямо во время рейда произведен в контрадмиралы, и решили воспользоваться случаем, чтобы повеселиться над нашим соперником, отдав ему почести в качестве флагманского корабля. При виде «Комета», который был много меньше «Атлантиса», мы подняли флаги расцвечивания и торжественно салютовали «флагману» из зенитного автомата.

Рогге в белой парадной форме при эполетах нанес визит на «Комет», ведя себя так, будто он был командиром крейсера, вызванным адмиралом на линкор. Но нашего юмора никто не понял. Эйссен воспринял все как должное, и, принимая нас, был важен, как покойный Тирпиц, видимо, искренне считая себя «главнокомандующим» над всеми рейдерами в океане.

Гораздо больший интерес вызвало возвращение нашего штурмана Каменца, прибывшего на «Атлантис» на подводной лодке после завершения кругосветного путешествия через Японию, Россию и Германию. Когда мы узнали, что Каменцу после его появления на борту «Атлантиса» сразу сделают прививки от тифа и холеры, мы решили придать этой операции как можно больше драматизма.

На корабле все знали, что Каменц одержим идеей «масонского заговора», поэтому, когда он появился в кают–компании, его встретили три фигуры в надвинутых капюшонах и шелковых передниках, восседавшие во главе освещенного свечами стола. Остальные офицеры стояли в тени, наряженные в нечто напоминающее униформу Ку–Клукс–Клана.

За столом сидели два доктора и фельдшер.

— Брат Каменц,— зловещим голосом вопросил доктор Райль,— чем ты готов пожертвовать, чтобы вступить в наше тайное братство?

Прежде чем растерявшийся Каменц успел промолвить слово, его положили на стол и под пение ритуальных псалмов сделали все положенные прививки.

На корабле его стали называть «наш Одиссей, пострадавший от масонов».

Между тем «Атлантис», обогнув мыс Горн, вышел в южную Атлантику. Хотя здесь было полно англичан, все радовались возвращению в знакомые воды, через которые лежал наш путь домой.

Мы поднимались на север, обходя Фолкленды, когда из Германии пришла радиограмма: «Следовать в Флор Поин Даффодил для заправки горючим подводной лодки «U–68»».

Рогге взглянул на карту, отметив указанное в радиограмме место.

— Безумие,— с удивлением сказал он.— Полное безумие.

Через несколько минут «Атлантис» передал ответную радиограмму: «Посылать нас в указанное место соответствует приказу совершить самоубийство».

Командир подводной лодки также поддержал наше мнение. Командование выбрало место для нашего рандеву на самых оживленных судоходных маршрутах между Фритауном и мысом Доброй Надежды.

Нам разрешили следовать в другое место, которое, возможно, было менее опасным, но все–таки довольно часто посещаемым, чтобы чувствовать себя комфортно в ходе заправочной операции.

«Слава Богу, что все закончилось благополучно», — подумал я, когда «И–68», отойдя от нашего борта, исчезла в море. Но не успели мы лечь на курс, как получили еще одну радиограмму: «Следовать во Флор Поинт Лили Десять, чтобы заправить горючим подводную лодку «U–126»».

— Где это Лили Десять? — спросил Рогге.

Каменц произвел несколько вычислений.

— Вот здесь,— штурман ткнул карандашом в самый верх карты и повторил,— вот здесь.

Мы взглянули на маленькую точку, отмеченную карандашом Каменца на карте. Нас не мучили никакие предчувствия, и, конечно, никто не мог и подумать, что Каменц уже отметил на карте место могилы «Атлантиса»».

XI

— На горизонте тяжелый крейсер противника!

— Видим тяжелый крейсер противника! —Голоса сигнальщиков «Атлантиса» звенели от волнения.

Эти голоса еще не успели затихнуть, как на «Атлантисе» зазвучали колокола и звонки боевой тревоги: «Тяжелый крейсер противника!», «Тяжелый крейсер противника!» — разносилось по всему кораблю.

Еще никто не воспринимал эти слова как объявление о конце боевой карьеры «Атлантиса» — все были на своих местах по боевому расписанию, готовые сражаться хоть с тяжелым крейсером, хоть с линкором. Однако в душе все знали, что последний день их невероятного рейда когда–нибудь наступит, удача не может быть бесконечной, и этот день должен настать…

Утро 22 ноября 1941 года было пасмурным, но видимость была хорошей. «Атлантис» и подводная лодка «U–126» стояли борт–о–борт в назначенном месте рандеву. Лодка принимала топливо, оба корабля не имели хода.

Это было обычное спокойное южно–атлантическое утро. Было спокойно, как на городской улице в час рассвета, когда еще не началось уличное движение. Многие, включая лейтенанта Мора, только проснулись и, позевывая, выходили на палубу.

Подводная лодка стояла у борта рейдера, связанная с ним топливным шлангом.

Со стороны казалось, что маленькая лодка доверчиво прильнула к высокому борту «Атлантиса», всасывая в себя жизненные силы, не страшась ничего, подобно ребенку в присутствии матери.

Рогге в своей каюте беседовал с командиром лодки за бутылкой «Шерри». На вахте вспоминали печальное событие: вчера при посадке на воду погиб самолет «Атлантиса», захлестнутый волной. Было тяжело остаться без глаз в таком опасном районе. В кают–компании пили утренний кофе, болтая на отвлеченные темы. Море было спокойным, дул легкий бриз. В этот–то момент и раздался отчаянный крик сигнальщика, обнаружившего тяжелый крейсер противника.

В секунду топливный шланг, идущий на подводную лодку, был отсоединен.

Еще через секунду командир лодки, выскочив из каюты Рогге, появился на верхней палубе. Но было уже поздно! Его помощник отреагировал мгновенно: вместо своей лодки ее командир увидел за бортом «Атлантиса» вспенившиеся воздушные пузыри, показывающие место погружения «U–126». Ругаясь страшными словами, командир лодки заметался по палубе «Атлантиса».

На мостике рейдера недоумевали: с чего это лодка так срочно погрузилась, если там даже не видели противника? Потом поняли: сигнальщики подводной лодки первыми заметили английский гидросамолет, летевший в сторону «Атлантиса».

Это был палубный самолет «Вальрус», катапультированный с английского крейсера. Он заложил широкий круг над «Атлантисом», видимо, проводя аэрофотосъемку. Зенитчики держали самолет в прицеле, но огня не открывали. Рогге запретил. На мостике спешно обсуждались различные варианты возможного спасения. Рогге был внешне спокоен, но глаза его выдавали тревогу.

— Попытаемся блефануть,— предложил он,— выдав себя за британцев. Варианты: английский крейсер поверит и уйдет; не поверит и подойдет поближе, чтобы проверить — тогда его можно будет достать торпедами. У нас, кроме того, есть подводная лодка. Она сейчас где–то поблизости и, возможно, попытается отогнать крейсер. Я пока тяну время, сколько возможно. Убедитесь, что все орудия замаскированы!

В бинокли уже отчетливо был виден английский трехтрубный тяжелый крейсер (позднее выяснилось, что это «Девоншир»), идущий, судя по поднятому буруну, полным ходом на сближение с «Атлантисом». Были ясно видны стволы его башен, направленные на рейдер. Англичане явно не желали терять время понапрасну. Серый силуэт британского крейсера осветила орудийная вспышка, и восьмидюймовый снаряд, пролетев над мачтами «Атлантиса», с ужасающим грохотом разорвался в море позади рейдера. Еще вспышка, и еще один такой же снаряд рванул в море, не долетев до «Атлантиса».

Намек был понят правильно.

— Остановить корабль! — приказал Рогге.

Затих шум дизелей, и над «Атлантисом» повисла зловещая тишина. Люди стояли на боевых постах, боясь вздохнуть. Большая часть людей еще верила в удачу, которая в течение полутора лет была на их стороне. Не может же она покинуть их столь внезапно!

С помощью трофейного британского сигнального фонаря на крейсер сообщили свое название — «Полифемус», а по радио, как того требовала инструкция британского Адмиралтейства, передали сигнал захваченного врасплох торгового судна, нуждающегося в помощи и поддержке: «RRR. «Полифемус». RRR. Неизвестный корабль приказал мне остановиться. RRR. «Полифемус»».

Больше делать было нечего. Оставалось только ждать, как на это отреагируют англичане. На «Девоншире» заработал прожектор, приказывая «Атлантису» оставаться там, где он находится. Кто–то на рейдере вспомнил старую морскую молитву нельсоновских времен: «Господи, ниспошли мне то, за что я был бы тебе премного благодарен!». Английский крейсер, явно не удовлетворился объяснениями «Атлантиса», начав их проверку, но не так, как ожидали на немецком рейдере. Англичане не стали приближаться к «Атлантису», а запросили свое Адмиралтейство относительно местонахождения настоящего «Полифемуса».

Рогге знал, что настоящий «Полифемус» недавно вышел из Испании и должен был находиться где–то в этом районе. Видимо, с английского крейсера разглядели какие–то признаки волчьих клыков под овечьей шкурой «Атлантиса», поскольку вели себя очень осторожно: продолжали следовать курсом зигзага и не приближались к «Атлантису» меньше, чем на 16 000 метров, т. е. держались вне дальности действия орудий и торпедных аппаратов рейдера. Над «Атлантисом» подобно надоедливой осе продолжал жужжать бортовой гидросамолет «Девоншира». Из–за этого передвижение по палубе было ограничено. На всех боевых постах мечтали, чтобы у самолета отказал мотор и он разбился! На мостике собралось все командование «Атлантиса»: командир, старший артиллерист, минер и штурман. Находившийся там же лейтенант Мор поймал себя на мысли, что все эти опытнейшие морские офицеры не в силах предпринять что–либо в данной обстановке, а лишь надеются на чудо, как овечки перед закланием.

Прожектор на «Девоншире» снова промигал какое–то сообщение, которое на «Атлантисе» не поняли. Возможно, английский крейсер запрашивал секретный позывной, которого немцы, разумеется, не знали. По мостику рейдера, как разъяренный тигр в клетке, взад–вперед метался командир «U–126», становясь все злее из–за того, что лодка, погрузившись, более себя никак не проявляла.

Ему совсем не хотелось быть потопленным на «паршивом торгаше», которым, по его мнению, являлся «Атлантис». Рогге, не выдержав, приказал ему убраться с мостика и сказал, обращаясь к своим офицерам:

— Конечно, англичанин быстро выяснит, что мы вовсе не «Полифемус». Тогда, я думаю, все и начнется. Но огня я пока открывать не буду.

Все присутствующие знали, что орудия рейдера не могут достать противника на той дистанции, которой он с таким мастерством держался. Даже если бы орудия и могли достать, их 150–мм снаряды не могли много повредить закованному в броню кораблю, несущему 203–мм орудия.

— Хотя бы парочку снарядов,— упрашивал командира старший артиллерист Каш.— Ради престижа?!

— Нет,— отрезал Рогге.— Будем блефовать до конца. Если он обстреляет нас, а мы не ответим, англичане подумают, что мы какое–нибудь судно снабжения, и, наконец, подойдут ближе. Тогда у нас появится шанс, умноженный на элемент внезапности.

Прошло полчаса. За это время Рогге приказал раздать офицерам доллары, которые хранились у него в сейфе «на случай чрезвычайных обстоятельств». Вдруг им настолько повезет, что деньги еще пригодятся?

В 09:35 «Девонширу», видимо, все стало уже ясно. Все башни британского крейсера полыхнули красно–желтым огнем. Первый залп взметнул вокруг «Атлантиса» свирепые гейзеры светло–зеленой воды, окутанные черным дымом разрывов.

Осколки со звоном ударили по бортам и надстройкам рейдера.

— Полный вперед! — скомандовал Рогге.— Поднять стеньговый флаг!

Вторым залпом англичане добились, по меньшей мере, двух прямых попаданий. «Атлантис», дрожа всем корпусом, остановился, а затем снова двинулся вперед.

— Ставить дымзавесу! — приказал Рогге.

Белый кислотный дым на какое–то время закрыл «Атлантис» от «Девоншира», продолжавшего вести убийственный огонь. Под градом снарядов «Атлантис», извиваясь на курсе, как уползающая змея, пытался уйти на юго–восток, надеясь навести «Девоншир» на подводную лодку. Но все было тщетно. Командир «Девоншира» оказался достаточно опытным, чтобы продолжать расстреливать «Атлантис», оставаясь практически на месте. Рогге также уменьшил скорость до полутора узлов, чтобы не выходить из дымзавесы, но сохранить управление рулем. Экипажу был дан приказ оставить судно. Матросы действовали спокойно, как на учениях.

Мор поспешил в свою каюту, чтобы уничтожить кое–какие шифры и секретные документы и взять фотоаппарат, поскольку ему очень хотелось заснять на пленку гибель «Атлантиса». Рассовав по карманам кое–что из личных вещей, лейтенант вернулся на мостик.

Только теперь он заметил, какие серьезные повреждения уже успел получить «Атлантис». Палуба была загромождена обломками разбитых вентиляционных грибков, кранов, шлюпбалок и спасательных плотиков.

Почти все маскировочные щиты были разбиты, обнажив орудийные установки. Почти везде на верхней палубе разгорались пока еще небольшие пожары, но столб черного дыма уже обволакивал надстройки и мачты «Атлантиса» погребальным крепом.

Поднимаясь на мостик, Мор поскользнулся на луже крови — четвертым залпом «Девоншира» убило восемь человек. На мостике оставались только Рогге, главстаршина Пигорс — старый соплаватель командира еще на учебных парусниках, лейтенант Мор, а также подрывники лейтенанта Фелера, которые должны были ускорить гибель «Атлантиса». Еще один снаряд попал в «Атлантис», затем — еще. Корабль тяжело накренился на левый

борт. Конец приближался. «Атлантис» погибал, не отвечая на огонь противника. Длинноствольные 150–мм орудия слепо смотрели в пасмурное небо из–за разбитых маскировочных щитов. Блеф, на который рассчитывал Рогге, полностью провалился, а далекий, как само небо, «Девоншир» посылал в умирающий «Атлантис» залп за залпом.

Лейтенант Фелер и его подрывники, сделав свое дело, прыгнули за борт. За ними последовал Пигорс, взяв с Рогге слово, что тот не собирается погибать вместе с кораблем. На мостике оставались только Рогге и Мор.

Пожар тем временем разгорался, пламя ревело, пожирая «Атлантис».

— Прыгайте, Мор, прыгайте, — приказал Рогге, стараясь перекричать шум пламени.— Я последую за вами!

Мор собрался с духом и бросился за борт.

Из дневника лейтенанта Мора:

Не успел я оказаться в воде, как английский снаряд бухнулся в воду неподалеку, оглушив меня ударной волной и накрыв волной морской.

Меня охватил панический ужас. Казалось, что англичане стреляют именно по мне и только по мне. Чтобы укрыться от очередного снаряда, я нырнул под воду, не сознавая полного идиотизма своего поведения.

В приступе панического страха меня беспокоил вопрос, видят меня с «Девоншира» или нет, хотя английский крейсер находился на расстоянии 16–ти километров. Я молился, чтобы они меня не заметили!

В чувство меня привели взрывы, грохнувшие на «Атлантисе». И только после этого я услышал голоса людей, барахтавшихся в воде возле погибающего корабля. Взрывы, которые я услышал, не были взрывами английских снарядов. Это взрывались заряды, заложенные лейтенантом Фелером. Конец был уже недалек. «Атлантис», погружаясь кормой, уходил под воду. Нос его приподнялся, и я впервые увидел шрам, нанесенный подводным рифом у Кергелена.

«Атлантис», который почти два года был нашим домом, уходил теперь на дно вслед за своими жертвами, оставляя свой экипаж на милость ветра и волн. Издав последний стон шумом травящегося пара, «Атлантис» исчез с поверхности. Я увидел, как Рогге отдал честь своему кораблю. По его щекам катились слезы.

Еще предварительно мы спустили наши спасательные шлюпки и катера, приказав им уйти достаточно далеко, чтобы англичане их не заметили. Теперь, ожидая их возвращения, мы плавали, цепляясь за многочисленные обломки, всплывшие на месте гибели «Атлантиса». В нескольких метрах от себя я заметил человека, постоянно уходящего под воду и снова появляющегося на поверхности отчаянно размахивая руками.

В своем состоянии я почему–то решил, что этот моряк не знает о прекращении англичанами огня и ведет себя столь же глупо, как и я несколько минут назад. Я позвал его и крикнул, что «Девоншир» прекратил огонь и бояться больше нечего. Он не ответил. Я подплыл к нему, схватил за плечи, пытаясь приподнять его над водой. Я почувствовал, что он становится все тяжелее, но не мог понять, в чем дело, пока не услышал поблизости чей–то пронзительный крик: «АКУЛЫ!»

Страшная сила вырвала тело несчастного из моих рук, и я успел заметить черно–белое брюхо огромной рыбины, которая уволокла в пучину одного из наших моряков. Молясь, ругаясь и плача, я пытался отплыть в сторону, снова не совсем понимая, что я делаю. Еще один матрос рядом со мной страшно закричал и исчез под водой. Его крик как будто выкачал из меня последние силы, и меня охватило какое–то странное оцепенение. Я не помню,

смеялся я или плакал, пока из этого состояния меня не вывел крик еще одного проплывающего рядом моряка: «Спасайся! Акулы!»

Этот крик вернул мне силы, я ухватился за какую–то доску, отдав себя на милость Провидения. Над нами снова появился английский гидросамолет. Жужжание его мотора, сопровождавшее нас с самого начала боя, теперь сменилось ревом двигателя, поскольку самолет пролетал всего в нескольких метрах над нашими головами.

Я почему–то подумал: «Как странно. Всего несколько метров отделяют нас от полной безопасности в кабине пилота, куда не может добраться ни одна акула. Всего несколько метров, но они так же недостижимы для нас, как звезды на небе!» Я совершенно ясно видел лицо английского летчика, снимавшего нас на кинокамеру в качестве доказательства своей победы. Самолет противника настойчиво кружился над нами. В его присутствии таяла надежда на то, что о нас вспомнит подводная лодка «U–126» и всплывет, чтобы подобрать нас. До того, как «Девоншир» и его самолет не оставят нас в покое, об этом, конечно, не могло быть и речи.

«Девоншир» еще виднелся маленькой черточкой на горизонте. Мне казалось, что прошла целая вечность, прежде чем его самолет перестал кружиться над нами и полетел обратно к своему крейсеру. Мы снова остались одни. Если не считать акул. Ужас от присутствия акул не сравним ни с чем. Когда на твоих глазах люди исчезают под водой, и на поверхность поднимается их кровь, а ты понимаешь, что следующим можешь стать сам и бессилен что–либо предпринять, физически ощущая страшные зубы, рвущие твою плоть, то вряд ли может найтись человек, не впадающий при подобных обстоятельствах в панику. Не знаю почему, но через некоторое время акулы оставили нас в покое. Возможно, насытились.

Через два часа меня втащили в один из наших баркасов. Это несравнимая ни с чем роскошь — снова ощутить какую–то опору у себя под ногами. Я пришел в себя и огляделся. Измазанных соляркой людей трудно было узнать. Каждый вытащенный на баркас, придя в себя, начинал расспрашивать о своих друзьях.

Я пытался найти Кросса, который был рулевым в призовой команде, но выяснил, что он погиб, разорванный снарядом еще на борту «Атлантиса».

Бывалый ветеран Пигорс, плававший когда–то вместе с Рогге на учебных парусниках, уцелел. Ему предстояло погибнуть позднее — на борту подводной лодки. Около раненых хлопотал доктор Райль, пытаясь главным образом вывести людей из состояния шока.

В баркасе я увидел нашего старпома Куена, летчика Буллу и несчастного командира «U–126» капитан–лейтенанта Бауэра, «сканирующего» океан почти безумным взглядом в поисках вверенной ему подводной лодки. Когда же, наконец, «U–126» всплыла, и Бауэр, снова обретя былую уверенность и апломб, встретился на рубке со своим юным старпомом, между ними произошел разговор, который я не в силах передать из–за оригинальности языка, которым пользовались оба офицера.

Наши шлюпки и баркасы, на которых находилось более трехсот человек, сгрудились вокруг подводной лодки, где началось импровизированное совещание на тему, что делать дальше. Самое странное совещание из всех, в которых мне приходилось участвовать.

Обсуждались две альтернативы.

Первая. Мы могли взять курс на Фритаун. Если бы речь шла только о нашем спасении, то восточные течения могли быстро вынести нас на оживленные морские пути.

Вторая. Мы могли направиться в Бразилию. Это выглядело весьма фантастично, поскольку до Бразилии было почти 900 миль.

Первый вариант был немедленно отвергнут Рогге. Командир не хотел, чтобы он и его экипаж закончили войну в лагере военнопленных. Надо сказать, что стать военнопленными не желал никто из нас. На бразильском варианте настаивал главстаршина Фролих. Когда–то

он служил на«Ландсдорфе» — судне снабжения «Адмирала графа Шпее». После гибели «Шпее» Фролих был интернирован местными властями, но сбежал, некоторое время скрывался среди немецких колонистов, а затем отправился домой на блокадопрорывателе. Блокадопрорыватель встретился в море с «Атлантисом», и Рогге лично убедил Фролиха перейти на рейдер: «Мне нужны такие люди, как вы». По специальности Фролих был прекрасным радистом, а у нас стал еще экспертом по вопросу «как удрать в Латинскую Америку и как удрать из Латинской Америки».

В итоге мы решили добраться до Бразилии.

Мои доллары просохли, и я был готов истратить их в Рио. Для начала подводная лодка «U–126» должна была взять на борт наших раненых, что почему–то не понравилось ее командиру, который начал протестовать: «У меня не госпитальное судно! Может быть, вас еще отбуксировать до Бразилии?» Правда, он согласился временно разместить их на верхней палубе лодки, предупредив: «Если появятся англичане, сразу прыгайте в воду и быстро отплывайте, чтобы вас не затянуло водоворотом от моего погружения». После столь ободряющего обращения мы прицепились друг за другом к подводной лодке, растянувшись подобно пилигримам, идущим в Мекку через бескрайнюю и крайне опасную пустыню.

Океан вполне можно назвать самой опасной и самой предательской пустыней. Перспектива 900–мильного похода выглядела куда как приятной! Особенно если учесть, что «паломники» держались, как за хвост осла, за корму подводной лодки. Уже через два часа я понял, что мы несколько переоценили свои возможности, затеяв этот поход, который при самых благоприятных обстоятельствах должен был продлиться не менее 12–ти суток. Во–первых, постоянно рвались концы, связывающие нас с подводной лодкой и друг с другом. Кроме того, сами наши шлюпки, рассчитанные на сорок человек, теперь имели на борту по семьдесят и более. Перегруженные шлюпки еле ползли, захлестываемые океанской зыбью.

Много неприятностей причиняло нам палящее тропическое солнце. Саднили царапины и ссадины, разъедаемые соленой водой и прижигаемые солнцем. Губы потрескались, глаза нестерпимо резало, они вспухли и слезились. Днище шлюпок настолько нагрелось, что было нестерпимо касаться его босыми ногами. Многие рвали рубашки и делали себе что–то наподобие носков. С наступлением ночи температура упала почти до нуля. Мы замерзали, стуча от холода зубами, прижимаясь друг к другу, чтобы хоть немного согреться. В такие моменты мы даже завидовали нашим раненым, которым Бауэр разрешил спуститься внутрь «U–126», где они находились в тепле. Наши мучения продолжались трое суток. Впрочем, говоря честно, мы не хлебнули и десятой доли того, что выпадало на долю других моряков, которым после гибели их кораблей привелось спасаться на шлюпках и плотах в этих водах. Наши раненые были на подводной лодке, и мы избежали самого страшного: видеть, как на твоих глазах от жары, холода и жажды умирают твои товарищи, слышать их предсмертные стоны и мучиться от бессилия чем–нибудь помочь им. В бою с «Девонширом» мы потеряли только десять человек, и, хотя до Бразилии было так же далеко, как до луны, мы верили, что Фортуна, ранее столь благосклонная к «Атлантису», не отвернется от нас сразу же после его гибели.

И мы не ошиблись! Через 36 часов нашего мытарства по волнам мы увидели на горизонте дымок, а затем и судно, наведенное на нас специальным сигналом с подводной лодки. Об этом сигнале мы, конечно, знали, но океан столь бескраен, что найти в нем шлюпки можно только при большой удаче и хорошей погоде.

Судном оказался наш пароход «Пифон» (3660 т), подряженный заправлять в океане германские подводные лодки. Мы подгребли к борту. Моряки «Пифона», перегнувшись через леера, смотрели на нас, как на какое–то чудо, сыпали шутками и насмешками. Действительно, мы выглядели, как дикари: голые, полуголые, измазанные соляркой и мазутом, с лицами, покрытыми синяками и запекшейся кровью. Только Рогге продолжал

держать нашу марку. Он поднялся на палубу парохода одетый в китель, шорты и парусиновые ботинки. Он ухитрился сохранить даже свою командирскую фуражку.

Приложив руку к козырьку, Рогге отрапортовал капитану парохода:

— Докладываю о прибытии на борт «Пифона» командира и экипажа вспомогательного крейсера «Атлантис».

— Рад приветствовать вас на борту, господин капитан 1–го ранга,— ответил капитан «Пифона».

«Пифон» принял нас с сердечным гостеприимством. В жизни я не видел ничего роскошнее той койки, которую я получил в трехместной каюте парохода и на которой блаженствовал в течение нескольких часов.

Правда, до этого нам пришлось потрудиться, чтобы с помощью матросов «Пифона» поднять на борт парохода наши бесценные норвежские баркасы.

Матросы «Пифона» были недовольны и ворчали: «На кой черт нам уродоваться и затаскивать ваши лоханки на борт? Зачем они нам?»

«Не злись, сынок,— увещевал старшина с «Атлантиса». — Эти «лоханки» еще как могут нам и вам пригодиться».

В течение нескольких следующих дней мне удалось восстановить по памяти многие события, связанные с гибелью «Атлантиса». Какие шансы мы упустили? Главным упущенным шансом, по моему мнению, было отсутствие координации с подводной лодкой, которую мы заправляли топливом. Возможно, не останься ее командир у нас на борту, обстановка сложилась бы иначе. Расстреливая нас, «Девоншир» все время ходил по дуге большого круга и тем самым подставлял себя под торпедный залп. Если бы он подошел ближе, это сделали бы мы сами. К сожалению, юный помощник, оставшийся за командира на «U–126», вел себя пассивно и не воспользовался благоприятной возможностью атаковать английский крейсер. Позднее я узнал, что «Девоншир» не разнес нас в щепки потому, что его командир предполагал наличие у нас на борту большого количества британских пленных. В действительности в этот момент у нас на борту был всего один пленный — раненый американец Фрэнк Виковари с потопленного лайнера «Замзам». Он находился в лазарете и был одним из первых спущен в шлюпку. Пройдя все превратности нашего экзотического путешествия, американец в конце концов вернулся на родину.

На пятый день «Пифон» получил очередной приказ заправить топливом подводную лодку. «Будем надеяться, — заметил Фелер,— что при этой заправке ничего не случится. Говорят, снаряд два раза не попадает в одно и то же место». Но он, тем не менее, попал. В то утро я валялся с какой–то книгой на койке, наслаждаясь бездельем. Хорошо ни за что не отвечать, не иметь никаких обязанностей и полностью полагаться на тех, кто должен принимать решения. Читать мне надоело, и я лежал на койке в состоянии какого–то полусна. Мне виделись жужжащие над цветами пчелы, треугольные паруса яхт на зеркальной поверхности бухты, девушки в белых платьях, сидящие за белыми столиками открытого кафе… Неожиданно в мои приятные грезы ворвались звонки боевой тревоги, я услышал топот ног, лязганье задраиваемых дверей и люков, чьи–то крики и команды: «На горизонте крейсер противника!», «Вижу крейсер противника!»

Сначала я подумал, что меня во сне преследуют кошмары из недавнего прошлого, когда девять дней назад я слышал точно такой же крик сигнальщиков на «Атлантисе». Сбросив сон, я выбежал на палубу. Уже невооруженным глазом был виден трехтрубный английский крейсер (позднее выяснилось, что это был «Дорсетшир»), который, подняв по носу большой бурун, с триумфальной воинственностью шел прямо на нас.

Во всем его облике чувствовался охотник, загнавший, наконец, лису к краю пропасти. Раздалась команда: «Отдать топливный шланг!» Мы начали поворот, подставляя противнику корму. Подводная лодка, отделившись от «Пифона», нырнула под воду с быстротой

дельфина. «Полный вперед! Максимально полный!» «Пифон» завибрировал и задрожал от небывалого режима работы машин, дав 14 узлов — столько же, сколько он показал на ходовых испытаниях в своей далекой юности.

Я поднялся на мостик, где находились капитан «Пифона» и Рогге. В подобных случаях всегда на что–то надеешься, хотя головой понимаешь, что надеяться уже не на что. А все–таки? Вдруг наш противник совершит какую–то невероятную глупость?.. Или у него произойдет взрыв погребов?.. Или котлов?.. Или случится еще какое–нибудь чудо?..

Мы еле выжимали 14 узлов, наш противник с легкостью давал 28. В таком «уравнении» поле для оптимизма было весьма ограниченным. Можно сказать, что его не было вообще. Существовало только соотношение между пространством и временем, т. е. временем, которое необходимо противнику, чтобы приблизиться и отправить нас на дно.

Вообще, при встрече с боевым кораблем противника команда судна снабжения, если не существует возможности уйти, должна, согласно инструкции, перейти в шлюпки, а само судно затопить, чтобы оно не попало в руки противника. В нашем конкретном случае еще существовала слабая надежда навести крейсер противника на подводную лодку, у которой мог появиться шанс выйти в атаку.

Погоня за нами продолжалась уже примерно полчаса. Затем первый 8–дюймовый снаряд с «Дорсетшира», завывая, как сирена воздушной тревоги, рванул в воде почти у самого нашего борта, давая понять, что время моего безмятежного отдыха закончилось. Второй снаряд упал с противоположного борта «Пифона», подняв огромный фонтан воды.

Тут я заметил, что у штурвала парохода никого нет. Матроса–рулевого, стоявшего на штурвале всего минуту назад, как ветром сдуло. Я подскочил к штурвалу и резко положил его на борт. Кажется, я перестарался, потому что пароход, еще сохранявший высокую скорость хода, опасно накренился. Впрочем, моей ошибки никто не заметил, поскольку на «Пифоне» царил уже полный хаос — не от трусости, а от бессмысленности любых действий для своего спасения.

Военный экипаж до последней минуты скован дисциплиной, чего о гражданских моряках никак сказать нельзя. На «Пифоне» среди бесчисленных предметов снабжения, предназначенных для подводных лодок, имелось много кожаных регланов. Помня, как я замерзал ночами в шлюпке, я взял один из них. Другие хотели сделать то же самое, но пожилой баталер отказал им, заявив, что выдаст регланы только по оформленному требованию, подписанному капитаном судна. Так и не выдал. Регланы, естественно, утонули вместе с «Пифоном».

Томительно шли минуты, шлюпки медленно заполнялись. Когда они были заполнены уже на три четверти, какой–то идиот из команды «Пифона» открыл клапаны дымовой завесы. Это вызвало шквал ругательств — дымовая завеса могла спровоцировать англичан на возобновление огня. А в данных условиях взорвавшийся у борта снаряд мог разбить шлюпки и поубивать всех нас.

Я весь напрягся, ожидая услышать вой снарядов. К счастью, этого не случилось. «Дорсетшир», описывая на большой скорости противолодочные «восьмерки», благосклонно решил, что мы получили достаточно.

Мы, со своей стороны, были очень признательны англичанам, как только могут быть признательны люди, спасшиеся от верной смерти. Видимо, «Дорсетшир» не жаждал кровавой мясорубки. Он хотел только потопить «Пифон».

Я наблюдал за гибелью «Пифона», находясь в гораздо более комфортабельной обстановке, чем та, в которой мне довелось наблюдать за гибелью «Атлантиса». Я даже сфотографировал его гибель с нашего норвежского баркаса, помянув мудрость того старшины, который сказал: «Эти «лоханки» еще как могут нам и вам пригодиться!»

Вскоре после того, как «Дорсетшир» исчез за горизонтом, наша старая подружка — подводная лодка — всплыла на поверхность. Все произошло так же, как и 22 ноября. Мы собрались у ее борта. Командир лодки рассказал, что он пытался атаковать крейсер, но у него ничего не получилось. «Он меня обдурил,— признался подводник. — Никак не мог предугадать его следующий маневр».

Затем всплыла и подошла к нам еще одна подводная лодка. Ее командиру повезло еще меньше. У него оказались разряженными торпедные аппараты. Если бы не это обстоятельство, уверял он, он бы точно всадил торпеду во вражеский крейсер. Оба командира выглядели весьма уныло, и надо признаться, что и наш боевой дух был далеко не на высоте.

Две операции по дозаправке подводных лодок в течение одной недели закончились одинаково — гибелью заправщиков: «Атлантиса» и «Пифона».

Мы пытались прямо на этом импровизированном совещании проанализировать причины наших неудач, вообразив, что мы находимся на какой–нибудь штабной конференции в Киле. Крик сигнальщика, стоявшего на рубке подводной лодки, вернул нас в реальность:

«Самолет противника! Самолет противника!»

После ухода «Дорсетшира» мы стали очень беспечными, а на английском крейсере, видимо, решили еще раз взглянуть на то, чем мы, собственно, занимаемся, покинув «Пифон». Подводные лодки предприняли срочное погружение, а наши баркасы заплясали и закружились в образовавшихся на месте их погружения водоворотах. Через несколько секунд английский самолет уже летел прямо над нашими шлюпками. Я инстинктивно пригнулся, ожидая, что сейчас на место погружения лодок посыплются глубинные бомбы, которые нас всех поубивают. Гидросамолет, летя в нескольких метрах над водой, оглушил нас шумом своего двигателя, но бомб не сбросил, а, сделав широкий круг, направился обратно к своему крейсеру. В благодарность мы помахали ему вслед руками.

Прошло много времени, прежде чем наши подводные друзья снова появились на поверхности. До этого они тщательно осмотрели небо в перископы, чтобы убедиться, что при всплытии их не ждут неприятные сюрпризы.

***

Неприятные сюрпризы ждали командование в Берлине, когда командиры лодок доложили обстановку. Лодок было уже не две, а четыре. Еще две всплыли около нас. Топлива у них было в обрез, и они, как две предыдущие, шли на рандеву с «Пифоном», чтобы дозаправиться, и были потрясены известием о том, что «Пифон» потоплен. На лодках кончалось топливо, торпеды и продовольствие.

Таким образом, операция против судоходства противника в южной Атлантике должна была закончиться, не успев начаться. Как удалось противнику так быстро и точно выйти на «Атлантис» и «Пифон» на просторах океана? Произошло ли это из–за утечки информации из штаба военно–морской группы «Запад» или у англичан имелись какие–то свои, неведомые нам разведывательные источники — нам это было неизвестно. Но операция была сорвана, и это в большой мере решило нашу судьбу.

Подводным лодкам было приказано возвращаться в базу, приняв на борт всех спасенных с «Атлантиса» и «Пифона», т. е. примерно по сто человек на каждую маленькую подводную лодку. Предстояло уникальное подводное плавание. Мы перебрались на подводные лодки, которые пулеметным огнем уничтожили наши баркасы и шлюпки. Итак, корабли были сожжены!

XII

Как только лейтенант Мор спустился внутрь подводной лодки, он сразу понял, что путешествие, которое его ожидает, будет очень увлекательным. Он с трудом протиснулся в какую–то ужасную конуру, которая как ему объяснили, была кают–компанией подводной лодки, рассчитанной на четырех офицеров не очень большого роста. Здесь все четыре офицера лодки спали по очереди. Теперь к ним прибавились девять здоровенных офицеров с погибшего «Атлантиса». Сначала Мор предпочитал спать на койке, что удавалось делать — правда, с перерывами — примерно 90 минут в сутки. В перерывах между «снами» Мор чувствовал себя полумертвым, у него было только одно желание — снова дождаться своей очереди поспать. Так продолжалось недолго. Через трое суток такой жизни Мор понял, что койка при таких обстоятельствах не самое лучшее место для сна. Он решил спать прямо на палубе под обеденным столом кают–компании, подложив под голову спасательный жилет вместо подушки.

Экипаж подводной лодки составлял сорок человек. Появление лишней сотни моряков с «Атлантиса» привело всю жизнь на лодке в состояние полного беспорядка. Кроме массы неудобств, которые доставили подводникам нежданные пассажиры, они представляли и очень большую опасность. Подводная лодка оказалась сильно перегруженной, что привело к потере маневренности и управляемости. В случае атаки на нее подобное положение вещей могло очень плохо кончиться. Все отсеки были переполнены людьми, что мешало экипажу лодки выполнять свои обязанности. На такую ораву не хватало воды и пищи. Командир надеялся пополнить запасы провизии и забункероваться водой с «Пифона», чего, по известным причинам, не произошло. Когда он прибыл к месту рандеву, все его запасы подходили к концу, а вместо них он получил на борт сотню пассажиров. Офицеры с надводных кораблей, попав на подводную лодку, всегда мучаются приступами клаустрофобии, а потому, когда лодка шла в надводном положении, они предпочитали находиться на верхней палубе, лежа на решетках настила.

Из поступивших в этот период новостей наиболее важным было известие о начале войны между Германией и Соединенными Штатами, с чем и поздравили американца Франка Виковари, переведя его из статуса пассажира в статус пленного.

Из дневника лейтенанта Мора:

Три недели мы добирались до островов Зеленого Мыса, где у нас было назначено рандеву с четырьмя итальянскими подводными лодками, которые должны были обеспечить немецкие лодки предметами снабжения и взять на борт часть спасенных. Предстоял самый трудный и опасный этап нашего долгого возвращения домой — через Бискайский залив, который постоянно прочесывался кораблями и самолетами противника. Практически весь путь до устья Жиронды лодки должны были пройти в подводном положении.

Обменявшись рукопожатием с Рогге, я прыгнул в резиновую лодку, которая должна была доставить меня на борт итальянской субмарины «Таццоли».

Никто из нас не испытывал по этому поводу особого восторга, но Рогге решил, что самый опасный участок пути мы должны пройти раздельно — «в интересах истории», как он выразился. Рогге и я имели по экземпляру письменного отчета о рейде «Атлантиса» и хранили в голове многое из ненаписанного. Если одному из нас суждено было погибнуть, то оставался второй с тем же объемом информации. Пожелав друг другу удачи, мы расстались. Океанская волна раскачивала подводную лодку, то вздымая ее корму, то опуская в волны.

Надувная шлюпка плясала на зыби, как мячик. Я выбрал момент и прыгнул на ограждение винта подводной лодки и секунду помедлил, прежде чем выбраться на верхнюю палубу «Таццоли». Эта секунда промедления чуть не стоила мне жизни. Корма лодки снова опустилась, и меня накрыло с головой водой. Я успел услышать чей–то предупредительный

крик и увидел отвратительно–страшную черную массу, которая неслась на меня подобно торпеде. Охвативший меня ужас позволил совершить невероятный прыжок, и я оказался на палубе подводной лодки.

Жизнь на итальянской подводной лодке мне показалась немыслимо роскошной. Командовал лодкой отпрыск старинного аристократического рода Фесиа ди Коссато. Он имел на борту ценнейшую коллекцию первых изданий редких книг из области французской эротической литературы. Богатый стол с волнующими итальянскими деликатесами. Просторные и меблированные, как в первоклассном отеле, жилые помещения. Впрочем, вся эта роскошь касалась исключительно офицеров. Условия жизни матросов даже трудно передать словами, настолько они были скотскими.

Видимо, итальянские подводные лодки были единственными в мире, где существовали два камбуза — офицерский и матросский, два кока и, естественно, два меню — далекие друг от друга, как солнце от земли. Но я помалкивал; нельзя критиковать людей, которые, рискуя своими головами, пытаются доставить тебя домой.

Я валялся на койке и наслаждался сокровищами из командирской библиотеки. Я обнаружил даже книгу, где подробно были описаны все 15 тысяч изысканных китайских пыток.

За два дня до Рождества на лодке неожиданно завыла сирена боевой тревоги. Я попытался разобраться в отдаваемых командах и понял, что обнаружено торговое судно, на которое «Таццоли» пытается выйти в атаку.

Итальянский доктор подошел ко мне, держа в руке бутылку шампанского. Излучая торжественный оптимизм, он сказал: «Выпьем за нашу победу!»

Меня позвали к перископу, чтобы я мог лично убедиться в победе. Но синьор ди Коссато, смотревший в перископ, неожиданно длинно выругался по–итальянски и сообщил мне: «Неудача! Пароход нейтральный. Испанец!»

Он легко вышел из неловкого положения и предложил мне выпить шампанского по этому случаю. В рождественскую ночь «Таццоли» решила под покровом темноты всплыть на поверхность и немедленно была обнаружена английским самолетом. Пришлось срочно погружаться. Взрывы глубинных бомб долго трясли подводную лодку. В течение этого часа во мне родилось твердое отвращение к подводным лодкам и подводной войне, где люди погибают в темноте уже готового стального гроба.

В день нового, 1942 года мы, еще не веря этому, стояли на пирсе французского порта Сент–Назер, проведя в море без малого два года.

Наша одиссея закончилась. Мы прошли более ста тысяч морских миль, потопив 22 парохода противника. Мы стояли на пирсе грязные, обросшие, исхудалые, одичавшие, пугаясь того мира, от которого были столь долго оторваны. Дома, улицы, шум автомобилей, женский смех — все это выглядело настолько диким для нас, будто мы пришли не из морского рейда, а прилетели на землю с другой планеты.

Немецкие лодки пришли в Сент–Назер раньше итальянских, и Рогге встречал нас вместе с командирами военно–морской базы.

Война, на окончание которой мы надеялись еще летом позапрошлого года, разгоралась все сильнее, и ее исход уже не сулил нам ничего хорошего.

ЭПИЛОГ

«Атлантис» пробыл в открытом море 622 дня, побив все рекорды по продолжительности боевого похода в реальных условиях войны. Как уже говорилось, его жертвами стали 22 союзных парохода общим водоизмещением 145 700 брт.

Капитан 1–го ранга Рогге был награжден Рыцарским Крестом, все члены экипажа — Железными Крестами. 1 марта 1943 года Рогге был произведен в контр–адмиралы и назначен командующим учебной эскадрой, действовавшей главным образом на Балтике.

1 марта 1945 года Рогге стал вице–адмиралом. Держа свой флаг на тяжелом крейсере «Принц Ойген», Рогге с отрядом крупных надводных кораблей сдерживал наступление Красной Армии в Прибалтике и Курляндии, руководил эвакуацией Кенигсберга. В мае 1945 года сдался в Киле союзникам.

Хотя в действиях Рогге в бытность его командиром «Атлантиса» явно просматриваются признаки военных преступлений, в частности, нападение на пассажирские пароходы, порой без предупреждения, Рогге не только не был судим, но юридически даже не стал военнопленным, продолжая службу в составе смешанной союзной комиссии, занимавшейся разоружением германского флота.

Мор, находившийся при Рогге всю войну и дослужившийся до капитана 3–го ранга, также не был объявлен военнопленным. Более того, Мор в 1945 году был откомандирован в Англию в качестве офицера связи, координирующего усилия по демилитаризации Германии.

Из Кригсмарине Третьего Рейха Рогге плавно перетек в Бундесмарине ФРГ, где с 1957 по 1962 год в чине контр–адмирала командовал военно–морским округом в Киле. В 1962 году Рогге ушел в отставку и остаток жизни провел на своей вилле в городке Райнбек под Гамбургом, где и умер 29 июня 1982 года в возрасте 83–х лет.

С именем адмирала Рогге связана еще одна история, которую необходимо иметь в виду, хотя за достоверность ее ручаться трудно.

Будучи в душе пиратом, заброшенным волей судьбы в прагматичный XX век, Бернард Рогге оставил после себя легенды, по содержанию очень схожие с теми, что оставили знаменитые пираты прошлого — капитаны Морган, Флинт и Кидд.

Это легенды о спрятанных сокровищах. В XX веке эти легенды выглядят несколько иначе, чем, скажем, в XVII, но суть их от этого не меняется.

При уходе из Кенигсберга в апреле 1945 года вице–адмирал Рогге приказал погрузить на тяжелый крейсер «Принц Ойген» многие бесценные исторические сокровища, принадлежавшие прусским королям, а также многочисленные драгоценные произведения искусства, награбленные фашистами на территории Советского Союза и Польши, включая, кстати, и знаменитую «янтарную комнату».

Находясь в полной боевой готовности, «Принц Ойген» сдался союзникам, совершил какой–то непонятный рейс в Копенгаген, а затем был спешно передан Соединенным Штатам в качестве военного трофея.

В январе 1946 года корабль пришел в Норфолк, где простоял до мая, «проводя различные испытания», как пишет официальная американская история. Позднее крейсер был переброшен в Тихий океан и использован при атомных испытаниях на атолле Бикини. Мы не стали бы так подробно останавливаться на судьбе тяжелого крейсера «Принц Ойген», которая, в принципе, общеизвестна, если бы не одно весьма пикантное обстоятельство. Уже после войны адмиралу Джону Ньютону, бывшему во Второй мировой войне одним из помощников шефа морских операций, довелось побывать в загородном особняке адмирала Джонаса Ингрэма, командовавшего в годы войны Атлантическим флотом США.

«Мы поднялись на второй этаж,— вспоминает Ньютон,— где обширная комната была вся отделана панелями из янтаря, покрытыми искусной резьбой.

— Господи, Джонас! — воскликнул я,— откуда у вас эта красота?

— Вы не поверите,— рассмеялся Ингрэм.— Мы обнаружили эти панели при разгрузке «Принца Ойгена» где–то в начале 1946 года. Помните, когда его пригнали из Германии к нам на восточное побережье? Говорят, они украшали какой–то из кабинетов Гитлера.

— Гитлера? — переспросил я.— Вы уверены?

— Совсем не уверен,— признался Ингрэм. — Это слух и не более. Но согласитесь, кому бы они ни принадлежали, смотрятся они прелестно. Здесь еще не все,— продолжал Ингрэм.— Мне досталась примерно треть. Часть мы подарили Эрни (Возможно, Ингрэм имел в виду адмирала Эрнеста Кинга — главкома ВМС США) , а часть разобрали на сувениры ребята из моего штаба. Всем хотелось похвастать трофеями якобы из кабинета Гитлера.

— Мне кажется,— предположил я,— что эта штука стоит безумно дорого.

— Не думаю,— покачал головой Ингрэм.— Ребята, воевавшие на севере Германии, привозили янтарь целыми рюкзаками и продавали его ювелирам. Примерно, по 10 долларов за фунт».

Так покупали свое будущее и Дрейк, и Морган, и многие другие. Возможно, так же поступил и Рогге. Что еще нашли американцы при разгрузке немецкого тяжелого крейсера «Принц Ойген»?

ПРИЛОЖЕНИЕ

Оперативно–тактические характеристики вспомогательного крейсера «Атлантис»

Построен: в 1937 году на заводе «Вулкан» в Бремене.

Водоизмещение в балласте: 7862 тонны.

Главные размерения: 155 х 18,6 х 8,2 м.

Скорость максимальная: 17 узлов.

Запас топлива: 3000 тонн.

Дальность плавания: 60 000 морских миль при скорости 10 узлов.

Вооружение: шесть 150–мм орудий, одно 75–мм орудие, два 37–мм и четыре 20–мм зенитных автомата, четыре надводных 533–мм торпедных аппарата, 92 мины, один гидросамолет «Арадо».

Экипаж: 16 (+4 «призовых») офицеров, 356 старшин и матросов.

3.КРОВАВЫЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ КАРМАННОГО ЛИНКОРА «Адмирал Шеер»

I

Капитан первого ранга Теодор Кранке получил назначение на должность командира карманного линкора «Адмирал Шеер», когда за его плечами было уже двадцать семь лет службы в германском флоте. Кранке поступил на службу еще в Кайзеровский флот в 1912 году, плавал на эсминцах в годы Первой мировой войны, командовал легким крейсером в годы Веймарской республики, а позднее был начальником Военно–морского училища.

«Адмирал Шеер» был вторым из трех кораблей, построенных для немецкого флота в рамках ограничений Версальского договора, гласивших, что водоизмещение любого военного корабля, предназначенного для германского флота, не должно превышать 10 000 тонн.

В действительности же, полное водоизмещение «Адмирала Шеера» приближалось к 17 000 тонн, на что те, кто должен был надзирать за выполнением Германией условий Версальского договора, почему–то смотрели сквозь пальцы. Корабль имел длину 186 метров и был вооружен шестью 280–миллиметровыми орудиями с длиною стволов в 54 калибра, размещенных в двух трехорудийных башнях на носу и корме.

Вооружение «Адмирала Шеера» дополняли восемь 150–миллиметровых орудий, шесть 105–миллиметровых скорострельных зениток, восемь 37–миллиметровых и шесть 20–

миллиметровых зенитных автоматов, а также восемь 533–миллиметровых торпедных аппаратов.

Трехвальная дизельная энергетическая установка давала «Адмиралу Шееру» возможность развить скорость до 28 узлов. Заложен «Адмирал Шеер» был 25 июня 1931 года на военно–морской верфи в Вильгельмсгафене, спущен на воду 1 апреля 1933 года и введен в строй 12 ноября 1933 года.

Всего в составе флота оказалось три корабля этого типа: «Дойчлянд», «Адмирал Шеер» и «Адмирал граф Шпее». Сразу же возник вопрос: к какому классу боевых кораблей отнести эту оригинальную троицу? Их называли и броненосцами, и тяжелыми крейсерами, и карманными линкорами. Последнее определение, несмотря на некоторую вульгарность, казалось бы, недопустимую в строгих канонах классификации боевых кораблей, сопровождало эту «карманную» троицу в течение всей службы, а затем перекочевало на страницы исторических исследований…

Приказ о назначении капитана первого ранга Кранке командиром «Шеера» пришел 1 октября 1939 года, вскоре после начала войны. Сдача дел начальника училища заняла гораздо больше времени, чем Кранке рассчитывал; лишь 1 ноября он прибыл на борт «Шеера» и поднял свой вымпел, официально вступив в командование карманным линкором.

Экипаж принял нового командира настороженно. Все, конечно, знали, что последние годы он начальствовал в училище, и имели основания подозревать, что он был скорее ученым и военно–морским теоретиком, чем командиром боевого корабля, которому предстояло сражаться со значительно превосходящими силами противника.

Первые месяцы своего командования капитану первого ранга Кранке было трудно доказать обратное,— «Шеер» в основном находился в базе, изредка отбиваясь зенитками от воздушных налетов англичан. При предыдущем командире — капитане первого ранга Генрихе Бурмбахе — зенитчики «Шеера» сбили один английский бомбардировщик и очень этим гордились. Известно, что удачу кораблю всегда приносит командир, а потому все моряки «Шеера» задавали себе вопрос: будет ли при новом командире их корабль столь же удачлив, что и при старом?

Между тем, «Адмирал Шеер» был поставлен в док, а Теодор Кранке получил приказ прибыть в Берлин, где ему была поручена оперативная разработка Норвежской операции. Экипаж «Шеера» не понимал, что может их командир так долго делать в Берлине. Впрочем, им было чем заняться, чтобы не слишком часто задавать друг другу подобные вопросы. Половину матросов на борту «Шеера» составляли молодые новобранцы, которые недавно сменили старослужащих, направленных инструкторами в различные учебные отряды. Поэтому, если экипаж принял капитана первого ранга Кранке настороженно, то и он чувствовал себя не очень уверенно со столь большим количеством неопытных новобранцев на корабле.

До июня 1940 года Кранке находился в Норвегии, управляя штабом военно–морского соединения, поддерживающего оккупацию этой страны немецкими войсками, а затем вернулся в Вильгельмсгафен и снова вступил в командование «Адмиралом Шеером». К этому времени на корабле закончились ремонтные и модификационные работы, он вышел из дока и направился в Балтийское море на обычные послеремонтные испытания. Затем начался цикл интенсивной боевой подготовки — пора было превратить новобранцев в сплоченный и надежный экипаж боевого корабля. Это была совсем не легкая задача, если учесть тот факт, что подавляющее большинство матросов впервые в своей жизни ступили на палубу корабля. Тренировки продолжались и днем, и ночью.

В октябре 1940 года «Адмирал Шеер» прибыл в Готенгафен, где приступил к погрузке боеприпасов и всех других видов расходных материалов снабжения. Особенно много

принималось продовольствия — главным образом, овощей. Матросы даже стали подозревать, что их новый командир–вегетарианец.

Всем хотелось знать, куда собирается корабль. По палубам и кубрикам летали самые разные слухи, ни один из которых подтвердить, разумеется, было невозможно. Почти никто из находящихся на борту не верил, что их пошлют в океанский рейд на борьбу с английской торговлей; все еще помнили, что совсем недавно произошло с их однотипным собратом — «Адмиралом графом Шпее». Возможно, предполагали многие, их пошлют к Гренландии для осуществления какой–нибудь операции типа «кусай и беги», но не более того.

Пока по кораблю гуляли слухи, правду, как всегда, знал только командир. Боевой приказ на трех машинописных страницах, подписанный адмиралом Редером, уже лежал у Кранке на столе. Затем командир исчез — снова неизвестно куда. Одни говорили, что он уехал в Берлин в Штаб руководства войной на море, другие видели его в Вильгельмсгафене в штабе Военно–морской группы «Север». Попытки выведать что–нибудь новое у командирского вестового ни к чему не привели, поскольку тот сам ничего не знал. Правда, вестовому случайно удалось подслушать обрывок разговора между капитаном первого ранга Кранке и двумя его друзьями, пришедшими попрощаться с командиром «Шеера». Собирая посуду со стола в каюте командира, вестовой услышал фразу одного из офицеров, который сказал Кранке: «Шансов «пятьдесят на пятьдесят» у вас нет. Скорее, ваши шансы можно рассматривать как один к десяти. Англичанам за последнее время удалось значительно улучшить защиту своего судоходства в океане, а после потопления «Адмирала графа Шпее» время надводных рейдеров в океане, мне кажется, закончилось».

Вечером 22 октября 1940 года группа матросов была отпущена в увольнение на берег. 23 октября многие также готовились сойти на берег, но уже утром, в 08:30, был дан приказ приготовиться к выходу в море.

Старший офицер «Адмирала Шеера» капитан второго ранга Грубер доложил командиру, что весь личный состав находится на борту.

— Внимание! — прозвучало по корабельной трансляции. — Проводим испытания колоколов громкого боя.

Пронзительные, разрывающие нервы звуки боевой тревоги разнеслись по кораблю. На сигнальных фалах карманного линкора взвились разноцветные флаги. Два маленьких крепыша–буксира, напоминающие на фоне стройного корпуса линкора две ореховые скорлупки, без особого труда отвели «Адмирала Шеера» от стенки и, перекликаясь гудками, повели его к выходу из порта.

Отдав буксирные концы, «Адмирал Шеер» пошел дальше под своими машинами, огибая мол.

— Итак, господа,— обратился к своим офицерам на мостике капитан первого ранга Кранке,— мы в открытом море!

— Мы в открытом море! — разнеслось по всему кораблю, и каждый, кто был свободен от вахты, выскочил на верхнюю палубу, чтобы бросить прощальный взгляд на родные берега. Все уже знали, что теперь «Шеер» уходит в море на многие месяцы, а возможно, и навсегда.

Готенгафен быстро исчезал за кормой. Огибая мыс Хела, «Шеер» увидел прямо по курсу парусник, идущий навстречу под всеми парусами, как призрак из стародавних времен. Это был четырехмачтовик «Падуа» — учебное судно германского торгового флота. Для матросов «Шеера» это был последний привет с родины. В 13:30 берег растаял на горизонте. Только ветер еще доносил запахи осенней земли.

Погода оставалась превосходной, что заставляло капитана первого ранга Кранке нервничать. Он предпочел бы туман и дождь, не возражал бы и против крутого шторма. Офицер–синоптик неуверенно обещал, что если погода и начнет портиться, то не ранее чем завтра.

Лейтенант Старжинский, стоя на юте, сказал своим матросам, что он уже шестой раз проходит Датским проливом, но никогда погода не была столь прекрасной, как сегодня. Но если для бывалого моряка погода действительно казалась прекрасной, то юные новобранцы этого совсем не находили. Крупная зыбь шла им навстречу, корабль клевал носом и грузно раскачивался. Новобранцы дрожали и бледнели, испуганно оглядывались посторонам, как будто кто–то мог им помочь, с надеждой смотрели на офицеров. У некоторых ноги становились ватными, и они усаживались на палубу. Зная по опыту, что в данном случае резкость и даже грубость являются наилучшим лекарством, офицеры приказывали раскисшим матросам вставать, брать себя в руки, больше находиться в движении и поменьше думать о своих мучениях, сконцентрироваться на своих обязанностях. Лучшего лекарства нет.

Самое тяжелое время наступило для командира. Он полностью забыл о сне, постоянно находясь на мостике или в штурманской рубке.

При проходе Датским проливом в любой момент могла произойти встреча с противником. Сигнальщики с тревогой следили за небом и горизонтом. Хотя уход «Адмирала Шеера» из Готенгафена сопровождался самыми строгими мерами обеспечения секретности, но в городе жили поляки, которые ненавидели немцев и с удовольствием снабжали английскую разведку любой информацией. Кроме того, при прохождении Бельта не следовало забывать и о Норвежском сопротивлении, имевшем устойчивую радиосвязь с Лондоном.

— Самолет, 225 — с левого борта. Летит очень низко! — раздался крик сигнальщика.

Все бинокли повернулись в указанном направлении. Капитан первого ранга Кранке в этот момент, сидя на жестком кожаном диванчике в штурманской рубке, пытался вздремнуть. Услышав крик сигнальщика, командир выскочил на мостик и вскинул бинокль. Расстояние до самолета было уже замерено, и стволы всех зенитных орудий пришли в движение, медленно поднимаясь вверх. Но расстояние было еще слишком большим для открытия огня. Самолет можно было увидеть только в очень сильные бинокли.

— Это может быть один из наших разведывательных самолетов,— предположил Кранке, зная, что командование флотом попросило Люфтваффе обеспечить прикрытием с воздуха прорыв «Адмирала Шеера» в океан. Но на таком расстоянии разглядеть какие–либо детали было невозможно. Кроме того, не было никакой уверенности, что пилот самолета, даже если это и свой, окажется способным опознать «Адмирал Шеер», поскольку летчики Люфтваффе практически не знали силуэтов собственных, кораблей.

— Если он видит нас так же хорошо, как мы видим его,— заметил командир,— то я надеюсь, что он, по крайней мере,не наделает никаких глупостей.

В этот момент на мостике появился рассыльный из радиорубки, вручивший командиру корабля радиограмму. Кранке прочел ее и вздохнул. В радиограмме говорилось, что маячивший на горизонте самолет действительно был своим. Но, обнаружив «Адмирала Шеера», он принял его за вражеский корабль и передал по радио все подробности о его курсе и скорости. Конечно, радиограмма летчика была закодирована, но шифры, используемые Люфтваффе, были гораздо проще морских, поскольку на самолетах невозможно было разместить тяжелые и громоздкие шифровальные машины. А потому существовало опасение, что противник, перехвати он радиограмму, легко ее расшифрует со всеми вытекающими из этого последствиями.

— Самолет приближается! — доложил сигнальщик.

Это было действительно так. Самолет приблизился, хотя еще предпочитал держаться на безопасном расстоянии. Однако теперь уже его можно было легко опознать. Это был разведывательный самолет «Дорнье–18». Чтобы самолет сдуру не наделал еще каких–нибудь глупостей, Кранке приказал выпустить опознавательные ракеты. Разноцветные огни

поднялись стремительно в небо и, медленно угасая, опустились на поверхность моря. В ответ с самолета также выпустили ракету, подтверждающую, что он свой.

Еще дважды «Дорнье–18» выпускал опознавательные ракеты, и «Шеер» дважды на них отвечал, прежде чем самолет осмелился подлететь поближе к стальному гиганту. С мостика «Шеера» можно было разглядеть даже лица летчиков, им махали руками.

— Что они все крутятся над нами? — недовольно пробурчал Кранке.— А если у них что–нибудь случится с мотором? Куда нам их потом девать?

II

Сверкающий шар солнца медленно опускался в море, но был съеден черно–серыми тучами, не успев достигнуть горизонта. С наступлением темноты сбылся прогноз синоптика — погода ухудшилась (или улучшилась, по мнению командира).

На следующий день до полудня Кранке придерживался северо–западного курса, а затем, снова положившись на прогноз синоптика, повернул корабль на запад — в направлении Гренландии, надеясь прорваться в океан под прикрытием ночи. На небе начали сгущаться тучи. Пронзительный северозападный ветер принес слепящие снежные заряды, сменяемые шквальными ливнями. К вечеру на море уже бушевал жестокий шторм. «Адмирал Шеер» тяжело вздымался на волнах, валясь с борта на борт. Страдавшие ранее от морской болезни молодые матросы теперь напоминали живых покойников.

— Это только начало, ребята, — подзадоривали их старослужащие. — Если наш синоптик прав, а он редко ошибается, то сегодня ночью задует настоящий полярный ураган. Вот тогда вы поймете что, значит морская служба.

— Но и это все пустяки, — засмеялся другой «старик». — А вот когда вы прогуляетесь «ревущими сороковыми», а потом хлебнете шторма у мыса Горн, тогда и станете настоящими моряками…

Огромные волны, напоминающие пришедшие в движение горы, обрушивались на корабль. «Адмирал Шеер» стонал и скрежетал под их ударами, но упорно пробивался вперед со скоростью двадцать узлов.

В таких условиях комендоры могли находиться только в башнях главного калибра и у зениток, расположенных на верхних ярусах надстроек. Никто не мог рискнуть появиться на верхней палубе, не подстраховавшись спасательным концом. В разгар шторма боцман Хеллгерт заметил, что боезапас одного из зенитных орудий не был должным образом укрыт от обрушивающихся на корабль волн. Обвязав одного из своих матросов спасательным концом, боцман послал его навести порядок. Но матрос в одиночку ничего сделать не мог. Тогда боцман, воспользовавшись наступившим на какое–то мгновение затишьем, бросился ему на помощь, но именно в этот момент очередная гигантская волна обрушилась на палубу.

Чуть позже комендоры расчета одного из зенитных орудий услышали громкие стоны и увидели что–то извивающееся у основания кормовой башни главного калибра. Обвязавшись концами, двое комендоров рискнули спуститься на палубу, где они обнаружили искалеченного матроса в бессознательном состоянии. Матроса доставили в лазарет, где доктора обнаружили, что у него сломаны оба бедра. Когда матрос пришел в себя, он сразу же спросил о боцмане, который выскочил на принявшую удар волны палубу, чтобы помочь ему.

Старший офицер, поспешно спустившийся в лазарет, немедленно запросил все боевые посты и отделения — не находится ли там боцман Хеллгерт. Ответ был отрицательный.

Спасенный матрос сообщил, что боцман, сбросив, несмотря на пронизывающий холод, бушлат, чтобы помочь ему, выскочил на палубу, где они вместе пытались закрепить ящик со снарядами. В этот момент на корабль обрушилась волна, матроса куда–то понесло, обо что–то ударило, он почувствовал страшную боль в ногах и больше не помнит ничего. Быстро

проведенная проверка личного состава показала, что пропали боцман Хеллгерт и матрос по фамилии Римке. Когда об этом доложили на мостик, командир, несмотря на ужасающий шторм, немедленно приказал ложиться на обратный курс, и в течение получаса, выключив прожектора, с «Шеера» пытались обнаружить несчастных в бушующем море. Но все понимали безнадежность этих усилий. Ледяное море, ветер, дующий с силой урагана, гигантские волны не давали ни единого шанса на то, что кто–либо мог выжить в подобных условиях. Вскоре поиск был прекращен, и «Адмирал Шеер» вернулся на прежний курс.

Экипаж понес первые жертвы, и на корабле воцарилось уныние. Между тем шторм с каждой минутой все усиливался, и капитану первого ранга Кранке пришлось отказаться от своего первоначального намерения обогнуть Исландию с севера, поскольку на такой волне корабль на мог идти со скоростью двадцать узлов. Видимость становилась все хуже, и Кранке надеялся, что даже после рассвета корабль будет надежно укрыт снеговыми зарядами, ливнями и туманом.

К полуночи шторм достиг силы урагана, и северо–западный ветер сначала сменился на северный, а затем с прежней силой задул с северо–востока. В принципе, это очень устраивало Кранке, давая возможность проскочить незамеченным, хотя корабль так клало с борта на борт, что у многих создавалось впечатление, что следующая волна наверняка его перевернет. Все наставления по мореплаванию требовали, чтобы в таких условиях корабль был развернут носом к волне. В мирное время Кранке так бы и поступил, но сейчас он продолжал идти прежним, курсом, подставляя под страшные волны борт корабля. За это время «Шеер» сильно обледенел: палуба и надстройки покрылись корочкой льда. Последовал приказ ни под каким видом на появляться на верхней палубе.

Еще до рассвета «Адмирал Шеер» вошел в Датский пролив. Обычно в течение летних и осенних месяцев Датский пролив свободен ото льда на ширину почти в двести миль. Но когда с севера идет шторм, а еще пуще — ураган с северо–востока,— огромные волны не в состоянии пробиться через пролив в Гренландское море. И начинается что–то совершенно безумное. Волны, сдерживаемые на востоке Исландией, а на западе Гренландией, устремляются к центру пролива, сталкиваясь между собой и круша друг друга, вздымаясь в этой битве на высоту до сорока метров, стремясь поскорее вырваться в Атлантику. При этом гигантские волны движутся со всех сторон, устраивая в узком проливе страшный хоровод. Именно через подобный хоровод «Адмирал Шеер» пытался пробиться в Атлантику. Несмотря на солидные размеры и мощные двигатели, корабль порой словно щепку крутило среди огромных валов, бросая из стороны в сторону во всех направлениях. «Адмирал Шеер» вздымался на крутых волнах, казалось, до самого неба, затем падал куда–то в бездонную пропасть, ложился почти на борт, но упорно продолжал пробиваться на юг. Уже не только для молодых неопытных матросов, но и для многих бывалых моряков все это казалось бесконечным кошмаром.

Время от времени кренометр фиксировал крен в тридцать семь градусов, и даже многоопытные капитаны торгового флота, которые находились на борту «Шеера», начали выглядеть весьма озабоченными. «Шеер» не был торговым судном, и его креновой коэффициент был гораздо выше из–за тяжелых башен и надстроек над ватерлинией. Хорошо еще, что «Адмирал Шеер» был загружен по самый планширь!

В жилых помещениях царил хаос и разгром, как после жаркого боя. В кубриках были разбиты и перевернуты все рундуки, в каютах и кают–компаниях разбита мебель и все перевернуто вверх дном. Через вентиляционные трубы, заглушки которых были давно выбиты, хлестала вода. В баталерке сухой провизии мешки с мукой уже напоминали размокшие мешки с цементом. Почти во всех помещениях корабля стояла вода. Радовало только то, что в этом хаосе ветра и волн, снежных зарядов и низких свинцовых туч вряд ли мог появиться какой–нибудь корабль или самолет противника. Даже если какие–нибудь английские корабли патрулировали в проливе, то сейчас они наверняка укрылись в бухтах

или, по меньшей мере, идут навстречу волне, меньше всего думая о возможной встрече с противником. Что касается авиации, то ни Королевские ВВС, ни Люфтваффе в такую погоду не летали, а если бы даже и летали, то при столь низкой и сплошной облачности все равно ничего бы не обнаружили.

Между тем в лазарет, в дополнение к матросу со сломанными бедрами, стали поступать люди с весьма тяжелыми травмами. Даже сам командир сильно повредил руку, пытаясь подхватить сбитого с ног рулевого. А старшего офицера капитана второго ранга Груббера вообще едва не смыло за борт. В последний момент два матроса успели спасти его. Все начали понимать смысл старой морской пословицы, гласящей, что люди делятся на три категории: живых, мертвых и находящихся в море.

В полночь корабельный синоптик Дефант поднялся на мостик в очень веселом расположении.

— Итак, господа,— спросил он,— вы удовлетворены?

— Все прекрасно,— пробурчал в ответ старший штурман, капитан второго ранга Гюбнер.— Но ты немного перестарался.

Речь шла о двух погибших моряках, смытых за борт разбушевавшейся океанской стихией.

До рассвета сила урагана продолжала увеличиваться, сила ветра достигала одиннадцати — двенадцати баллов. Удары гигантских волн продолжали сотрясать корабль, а свист ветра перешел в непрерывный пронзительный вой. Однако к концу ночи шторм стал утихать — постепенно, очень медленно, почти незаметно.

Когда на востоке забрезжил серый холодный рассвет, шторм стал значительно слабее, наконец–то появилась возможность убрать воду из подпалубных помещений и навести там порядок. Погода улучшалась, и барометр медленно пошел вверх. Еще свирепствовал шторм, но это уже был не ураган — сила ветра редко достигала 10 баллов. Обвязанные страховочными концами матросы вышли на верхнюю палубу, чтобы определить повреждения, нанесенные ночным ураганом. Повреждения и поломки обнаруживались на каждом шагу. Два катера были разбиты. Один сорвало с кран–балки и разбило в щепки. Теперь все, что от него осталось, годилось только на растопку. Второй катер был также сильно поврежден, но корабельный плотник, осмотрев его, пообещал, что попытается катер отремонтировать.

Видимость еще не превышала трехсот метров, и радиолокационная станция «Шеера» обшаривала горизонт во всех направлениях. Через несколько часов после того, как была пройдена наиболее узкая часть пролива, радар засек движущийся объект–несомненно корабль — на расстоянии шести–семи тысяч метров. Кранке приказал отвернуть на пару румбов западнее, чтобы увеличить расстояние. Это произошло в 15:00. Обнаруженным кораблем, судя по всему, был британский вспомогательный крейсер, который нес сторожевую службу в проливе.

Ближе к вечеру погода заметно улучшилась, а на следующее утро арктический ураган превратился просто в сильный бриз с порывами ветра, доходящими иногда до шести — семи баллов. По мере того, как ледяные горы Гренландии оставались позади, становилось заметно теплее.

Между тем корабль прошел Датский пролив и вышел в Северную Атлантику, где он мог уже не бояться быть обнаруженным английской воздушной разведкой. Только позднее, после вступления Америки в войну, когда битва за Атлантику была в полном разгаре, над этим районом постоянно начали летать американские и английские самолеты–разведчики, ни на минуту на спуская глаз с идущих трансатлантических конвоев.

В воскресенье, 3 ноября, Атлантика приветствовала «Адмирала Шеера» лучами уже позабытого солнца, окрасившего пенистые волны в бледно–золотой цвет. К полудню корабль

находился на широте пятьдесят, и капитан первого ранга Кранке снова повернул «Адмирала Шеера» на север. Хотя сам «Шеер» на просторах Атлантики выглядел микроскопической иголочкой в гигантском стоге сена, он имел возможность прочесать этот стог очень широким фронтом. На корабле действовала большая группа специалистов по радиоперехвату и дешифровке, во главе которой стоял капитан второго ранга Буддэ. В группу входили также лейтенанты Паль и Войчеховский–Эмден. Последний был сыном морского офицера, погибшего на знаменитом рейдере времен Первой мировой войны — крейсере «Эмден», за что его семья получила разрешение прибавить слово «Эмден» к своей фамилии.

Немецкая военно–морская разведка давно уже определила примерное время и периодичность выходов в море конвоев НХ, то есть конвоев, формировавшихся в Галифаксе и потоком доставлявших на Британские острова военное снаряжение. Но, несмотря на огромную работу, проделанную разведчиками, так и не удалось определить курс следования конвоев, хотя и было выяснено, что эти курсы меняются на иррегулярных интервалах. Удалось выяснить, что противолодочное охранение начинает действовать примерно с двадцатого градуса западной долготы. Как еще изменяется защита конвоев по мере пересечения ими Атлантики, оставалось неизвестным. В соответствии с имеющимися данными, два конвоя — НХ–83 и НХ–84 — должны были пройти через район, где было приказано оперировать «Адмиралу Шееру». В задачу Кранке входило вести поиск и вступить в боевой контакт с каким–нибудь из этих конвоев на северном или на южном курсе.

Любой перехваченный сигнал, дающий хоть какой–нибудь намек на местонахождение конвоя, мог оказаться бесценным. Однако эфир молчал. Видимо, все военно–морские силы противника в этом районе, о которых, кстати, также ничего не было известно, а также все торговые суда имели строжайшую инструкцию полностью соблюдать радиомолчание. Зона, в которой «Шееру» предстояло провести поиск, лежала между пятьдесят вторым и пятьдесят четвертым градусами северной широты и тридцать вторым и тридцать пятым градусами западной долготы. Кранке был уверен, что именно в этом районе им удастся обнаружить один из конвоев.

Между тем, поскольку Кранке успешно провел корабль Датским проливом сквозь совершенно немыслимый шторм, доверие к нему среди экипажа значительно выросло, сведясь к общему мнению, что «со стариком мы не пропадем».

Пока «Адмирал Шеер» вел поиск конвоев, свободные от вахт вели жаркую полемику по важнейшему вопросу: отращивать бороды или нет, памятуя о том, что после возвращения домой их так или иначе придется сбрить. Полемика охватила и матросов, и офицеров. Командир отшучивался: «Когда мы вернемся домой, ваши бороды будут волочиться по палубе…»

Но вот сигнальщики обнаружили на горизонте верхушки чьих–то мачт, а сам командир вскарабкался на фор–марс, чтобы лучше их разглядеть. Расстояние было очень большим. Неожиданно вспыхнувшая радуга не давала возможности вообще что–либо разглядеть, кроме поверхности моря и облаков. Но через пару минут мачты появились снова. Корабль, которому они принадлежали, шел, по–видимому, западным курсом. Командир молчал, только кивнул головой, когда сигнальщик доложил о новом появлении мачт. Сближаясь с обнаруженным судном, на «Шеере» вскоре обнаружили, что это одинокий танкер, идущий порожняком на запад.

Наконец Кранке нарушил свое затянувшееся молчание и приказал, обращаясь к штурману:

— Возвращаемся на старый курс.

Офицеры и матросы, стоявшие вахту на мостике, с изумлением уставились на командира. Разве борьба с судоходством противника на является их главной задачей?

Почему командир позволяет этому судну уйти? Тем более, что это танкер, самый ценный тип торговых судов!

Разумеется, никто не произнес ни слова, но капитан первого ранга Кранке отлично понимал, какие вопросы ему хотят задать его подчиненные.

— Я понимаю, о чем вы думаете, — сказал командир. —Одна ласточка не делает лета. Мы должны обнаружить конвой. Если мы утопим сейчас этот танкер, то только уменьшим свои шансы обнаружить другие суда противника.

И, повернувшись к старшему офицеру, приказал разъяснить это экипажу по корабельной трансляции.Так поступает опытный рыболов, выбрасывая обратно в воду маленькую рыбку, чтобы не вспугнуть большую.

III

В понедельник погода стала совсем хорошей. Свободные от вахт собирались на верхней палубе, грелись на солнце, читали и дремали.

Днем было обнаружено еще одно судно, идущее западным курсом, и снова Кранке решил не менять курса, давая ему уйти.

На «Адмирале Шеере» росло напряжение от ожидаемых событий. Все понимали, что очень скоро, возможно, в пределах нескольких часов, что–то должно произойти. По кораблю гулял упорный слух, который не решался опровергнуть даже сам капитан второго ранга Грубер, что завтра, во вторник, 5 ноября, «Адмирал Шеер» вступит в боевой контакт с противником. Другими словами, завтра будет обнаружен конвой.

У этого слуха была солидная основа: все вычисления, базирующиеся на данных разведки, говорили о том, что конвой НХ–84 будет находиться именно в том районе, куда во вторник войдет «Адмирал Шеер».

Синоптик Дефант был вызван на мостик, где командир шутя спросил его:

— Если это не военная тайна, Дефант, то скажите, какую погоду обещает ваше ведомство на завтрашнее утро?

— Завтра утром,— пообещал синоптик,— будет слабый ветер, спокойное море и хорошая видимость. Но к нам движется фронт низкого давления, разумеется, с сопутствующим штормом. Но до послезавтра он до нас не дойдет.

Вечер был совершенно чудесным. Заходящее солнце окрасило небо и море в золотые, пурпурные и голубые цвета. Когда солнце утонуло за горизонтом, на «Адмирале Шеере» наступила полная тишина, нарушаемая лишь размеренным рокотом дизелей. Люди были спокойны и психологически готовы к бою и встрече с любой опасностью.

Утром 5 ноября погода оказалась точно такой, как и пообещал накануне синоптик. На мостик был вызван лейтенант Питч — пилот бортового самолета. Питч был морским офицером, которому захотелось стать летчиком, и он стал им. Позднее он вернется к своей первой любви — морю — и погибнет 24 августа 1944 года, командуя подводной лодкой «U–344».

— Доброе утро, Питч,— приветствовал его Кранке. — Как вам погода? Можно рискнуть немного полетать.

— Если вы мне обеспечите «пруд для уток», командир, — ответил летчик,— то все будет в порядке.

«Прудом для уток» назывался искусственно создаваемый участок штилевой воды, для чего корабль, резко положив руль, выходил под ветер.

— Нет вопросов! — согласился командир.— Конечно, мы соорудим пруд. Но мы надеемся, что, вернувшись, вы при несете нам какие–нибудь свежие новости о конвое.

Когда лейтенант Питч спустился с мостика, его разведывательный самолет «Арадо», более известный под кличкой «корабельный попугай», стоял уже на катапульте. Питч и его наблюдатель Галлинат быстро забрались в свои кабины и закрыли фонари. Их наземный состав, если такое определение возможно на корабле, быстро проверил мотор и поплавки гидросамолета, а торпедисты, которые по совместительству обслуживали и катапульту,— баллоны со сжатым воздухом.

Мотор «Арадо» заработал, быстро выходя на взлетный режим. В тесной пилотской кабине лейтенант Питч поднял руку. Последовала короткая команда, раздался взрывной удар сжатого воздуха, и «Арадо» уверенно вышел в воздух.

Набирая высоту, разведчик сделал круг над кораблем. Все находившиеся на верхней палубе махали руками и видели, как лейтенант Питч махнул им в ответ. Затем самолет ушел на запад.

В 11:20 «Арадо» вернулся.

Пилоты не обнаружили ничего. Докладывать было не о чем.

Они тщательно прочесали тот сектор, который им указал капитан первого ранга Кранке, но никого не обнаружили. «Арадо» запустили в воздух снова — провести поиск в новом секторе, южнее. Самолет должен был вернуться в 13:00, но уже в 12:40 сигнальщики заметили его, летящим к кораблю. То, что гидросамолет возвращается раньше времени, было само по себе хорошим признаком. К тому же Питч на подлете покачал крыльями, а затем дал световой закодированный сигнал: «Восемьдесят восемь морских миль». Напряженные лица офицеров на мостике прояснились. По какому–то волшебству через весь корабль мгновенно пронеслась новость: «Впереди конвой!» Все ждали, что теперь скажет командир, ибо окончательное решение мог принять только он. И только он нес ответственность за принятое решение. Более того, командир отвечал за мощный боевой корабль и за тысячу триста человеческих жизней. Нужно было учесть все обстоятельства.

Однако сейчас моряки «Шеера» должны были решить более прозаическую задачу: как принять на борт вернувшийся «Арадо» на значительно усилившемся волнении. Корабль развернулся, создавая «пруд», пилот сделал круг, а затем стал снижаться на небольшую площадку спокойной воды. Поплавки, подняв каскад серебряных брызг, коснулись поверхности, «Арадо» подпрыгнул, как испуганный кролик при виде канавы, подпрыгнул еще раз, затем плавно заскользил по поверхности моря. Работая мотором на малых оборотах, лейтенант Питч подвел гидросамолет под защиту левого борта корабля и остановился прямо под палубным краном.

Летчик вылез из кабины на капот, поймал крановый трос и пытался зацепить гак за специальный рым на фюзеляже самолета. Но не тут–то было. «Арадо» подпрыгивал и качался, как пьяный. Десятки голов, свесившись через планширь, давали летчику всевозможные советы. Наконец гак удалось зацепить, и кран, с легкостью оторвав «Арадо» от поверхности воды, поднял его на борт и поставил точно на катапульту. «Корабельный попугай» вернулся на свой насест.

Лейтенант Питч, выпрыгнув из кабины, помчался на мостик, зажав в руке планшет с картой. На карте, наряду с разными цветными, линиями бросалась в глаза одна — жирная красная. Ее сразу же отметили зоркие глаза палубных матросов, когда летчик пробегал мимо них. Матросы перемигнулись — было совершенно ясно, что возбужденный Питч несет на мостик какую–то очень важную информацию. На мостике капитан первого ранга Кранке был спокоен и молчалив. Для него доставленная пилотом информация была только началом. Все было совсем не так просто, как казалось рвущимся в бой его молодым подчиненным.

—Благодарю вас, Питч,— сказал Кранке.— Вы поработали отлично.

Конвой, который обнаружил лейтенант Питч, находился в восьмидесяти восьми милях прямо по курсу «Шеера». Идя прежним курсом, «Адмиралу Шееру» нужно было более трех

часов, чтобы оказаться в зоне видимости конвоя. А если еще учесть и время, потерянное при приеме на борт «Арадо», контакт с конвоем не мог произойти раньше 16:00, то есть незадолго до наступления темноты. Это означало, что большая часть судов конвоя имела шанс рассредоточиться и скрыться в темноте.

Однако с другой стороны, если бы Кранке решил отложить операцию на завтрашнее утро, то есть позволил бы конвою всю ночь без всяких помех следовать на восток, то конвой очень опасно приблизился бы к так называемым Западным подходам, где его наверняка встретят и поведут далее в британские порты боевые корабли английского флота. Вступать в контакт с ними совсем на входило в планы капитана первого ранга Кранке, тем более, что германская военно–морская разведка ничего не знала о составе и количестве кораблей охранения.

Опыт подсказывал, что вражеский конвой обычно следует со скоростью семь–девять узлов. Следовательно, к 06:00 следующего утра — самого раннего часа, когда можно совершить нападение без помех от плохой видимости — конвой будет примерно в ста милях к востоку от того места, где находится сейчас. Капитан первого ранга Кранке полагал, что зона, где боевые корабли английского флота встречают суда конвоя, находится приблизительно в трехстах милях от нынешнего места «Адмирала Шеера». Значит, на следующее утро английское соединение окажется всего в двухстах милях от «Шеера» — расстояние, которое быстроходный крейсер способен преодолеть примерно за шесть часов даже в штормовую погоду.

В дополнение ко всем этим оперативно–тактическим выкладкам командир учитывал и прогноз синоптика о приближении фронта низкого давления. Ветер уже начинал свежеть, а волнение на море заметно усилилось. Дефант считал, что надвигается шторм, который продлится несколько дней. И хотя на «Шеере» были установлены суперсовременные артиллерийские системы, а комендоры были прекрасно обучены, сильный шторм, без сомнения, сильно бы понизил точность стрельбы и скорость корабля. Тщательно взвесив все за и против, капитан первого ранга Кранке решил атаковать конвой как можно скорее, то есть сегодня.

Еще с того момента, как «Арадо» подняли на борт, «Шеер» полным ходом уже шел на сближение с конвоем. В кают–компании наступило время обеда. Возбужденная молодежь почти не могла есть, предвкушая бой. Бывалые ветераны, напротив, наедались от души, по опыту хорошо зная, что во время боя поесть уже не удастся. А сколько продлится атака, сказать не может никто. Даже командир. Все боевые части готовились к сражению. Опускались леера, снимались обвесы, фотографии жен и невест убирались с переборок.

В 14:27 сигнальщики доложили об обнаружении на горизонте грязного пятна угольного дыма. По кораблю зазвучали колокола громкого боя, объявляя боевую тревогу. Но почему только одно пятно дыма? Где еще восемь судов, о которых докладывал лейтенант Питч? Может быть, он ошибся? И его наблюдатель тоже? Это маловероятно. Оба являлись опытными и надежными офицерами. Иногда случается, что в глазах двоится, но не девяте–рится же! Капитан первого ранга Кранке также был озадачен, хотя и не сомневался в правдивости сообщения лейтенанта Питча. Во всяком случае ясно, что это еще не контакт с конвоем.

— Или это тот самый знаменитый кот, который гуляет сам по себе,— предположил Кранке,— или это британский вспомогательный крейсер, который идет впереди конвоя, чтобы предупредить транспорты о любой опасности.

Существовало еще много всяких «или», и на мостике «Шеера» воцарилось молчание. Между тем расстояние между карманным линкором и неизвестным океанским странником сократилось настолько, что загадочный пароход удалось достаточно хорошо рассмотреть. Это

было обычное торговое судно без каких–либо заметных особенностей, тяжело бредущее через свинцовые воды Атлантики как одинокий бродяга.

— Не очень большое судно,— заметил один из офицеров на мостике.

— От силы пять тысяч тонн,— согласился другой.

Капитан первого ранга Кранке опустил руки с биноклем.

— Он не похож на вспомогательный крейсер,— сказал командир и, обратившись к представителю военно–морской разведки капитану второго ранга Буддэ, поинтересовался,— как вы полагаете, Буддэ?

— Насколько нам известно,— ответил разведчик, — англичане не перестраивают столь малые суда во вспомогательные крейсера.

— Насколько нам известно,— повторил Кранке.— К сожалению, нам известно далеко не все. Зная, что нам это известно, они возьмут и сделают крейсером маленькое судно.

Пароход мирно продолжал следовать своим курсом, но именно это и вызывало у капитана первого ранга Кранке наибольшие подозрения.

Командир «Шеера» знал, что Британское Адмиралтейство дало строжайшее указание капитанам всех торговых судов при обнаружении любого военного корабля — даже своего — немедленно изменять курс и сообщать об этом факте по радио. Этот же пароход, чьи сигнальщики наверняка уже заметили «Шеер», курса не изменил и по радио ни о чем не сообщал.

— Всем сигнальщикам внимательно следить за появлением торпедных следов,— приказал Кранке,— усилить круговое наблюдение за небом и горизонтом.

Если обнаруженный пароход не был в действительности вспомогательным крейсером, то его капитан наверняка принял «Адмирала Шеера» за английский или американский военный корабль, поскольку не мог представить себе появление в центре Атлантики крупного немецкого боевого корабля. Он все еще не менял курса и соблюдал радиомолчание, но поднял флаг торгового флота Великобритании.

— Превосходно,— одобрил это Кранке.— По крайней мере мы теперь знаем, к какой стране он принадлежит. Но опознал ли он нас? Способен ли он причинить нам какой–нибудь вред? Может быть, он ждет, чтобы мы подошли поближе, чтобы выпустить в нас торпеды?

Кранке приказал поднять сигнал по международному своду: «Остановиться». Два сигнальных флага взлетели над фор–марсом «Адмирала Шеера», откуда они должны быть совершенно ясно видны с парохода.

Затем с «Шеера» сигнальным фонарем передали приказ англичанам не пользоваться радиостанцией. Сигнал промигали дважды, но единственной реакцией на английском пароходе было то, что британские комендоры бросились на корму к установленному там орудию.

— Дайте ему по курсу предупредительный выстрел! — приказал Кранке, опуская бинокль.

Три раза палуба «Шеера» вздрагивала от орудийного выстрела, и три фонтана воды поднимались в опасной близости от английского парохода.

— Прикажете подготовить призовую команду? — обратился к Кранке старший штурман капитан второго ранга Гюбнер.

— Нет, Гюбнер,— ответил Кранке.— У нас нет времени. Каждая секунда на счету — нужно выходить на конвой. Мы их просто утопим.

И отдал приказ:

— Поднять сигнал: покинуть пароход, спустить шлюпки!

Пока поднимали сигнал, капитан первого ранга Кранке следил за секундной стрелкой своих часов. Подчинятся ли англичане? Стрелка медленно отсчитывала долгие секунды. Напряжение ожидания росло.

Башни и орудия правого борта были наведены на маленький пароход. Ничего неожиданного на случилось. Вскоре была спущена первая шлюпка, которая, подняв брызги, закачалась затем на волнах. За ней последовали вторая и третья шлюпки. Затем, не спеша, британские моряки начали грести в направлении «Шеера». Эта медлительность выводила Кранке из себя, он не мог принять англичан на борт, прежде чем утопит их судно.

Но теперь переполненные людьми шлюпки находились между «Адмиралом Шеером» и его целью. Кранке приказал пройти немного вперед, чтобы выйти на свободную линию огня, и «Адмирал Шеер» открыл огонь из 105–миллиметровых зениток. Орудия давали залп за залпом, почти все снаряды попадали в ватерлинию парохода, и, наконец, он стал медленно (очень медленно, по мнению командира «Шеера») крениться на левый борт.

— Может быть, ударить по палубе? — предложил старший артиллерист.— Чтобы дать возможность воздуху выйти из трюмов. Вода, которая идет через ватерлинию, видимо, создает воздушные подушки.

— Превосходно, Шуман,— согласился Кранке.— Действуйте!

Первые залпы привели к сильному взрыву на верхней палубе парохода, в воздух полетели обломки, вспыхнул пожар. Судно стало крениться быстрее, оседая в воду. Английский флаг все еще трепетал на корме.

Пока все это происходило, шлюпки с английскими моряками подошли к борту «Шеера». Все они были одеты в английские спасательные жилеты с жесткими воротниками, поддерживающими голову, чтобы не захлебнуться при потере сознания. Многие курили, видимо, думая, что это их последняя папироса. Первая шлюпка подошла к корме «Шеера» с правого борта, и германские моряки стали помогать своим британским «коллегам» перебираться на палубу карманного линкора.

Выяснилось, что английские моряки были приведены в такой шок появлением «Шеера», что оставили свое судно, не взяв с собой даже самых необходимых вещей. Все были в рабочих робах, а кочегары выскочили наверх перепачканные и чумазые, прямо от топок. Только один из моряков, выглядевший много старше остальных, был одет в морской китель с рядами орденских колодок. Видимо, печальный, но похожий опыт Первой мировой войны подсказывал ему, что надо быть готовым ко всяким неожиданностям.

Британский капитан находился в третьей шлюпке. Кожа его лица была задублена ветрами многих морей и океанов, густые брови нависали над серыми глазами. Но выражение лица было открытым и искренним. Только легкая улыбка играла на его губах. Видимо, ему льстило, что такой гигант, как «Адмирал Шеер», так пугливо вел себя, прежде чем приблизиться к его судну, что опытный глаз капитана не мог не отметить. А возможно, он был уверен, что не долго придется пользоваться германским гостеприимством, зная, сколько английских боевых кораблей находится неподалеку. Рядом с капитаном стоял старший механик, одетый в китель с четырьмя нашивками. Он с искренним техническим интересом рассматривал «Шеер», нисколько не напоминая при этом побежденного и захваченного в плен. А их пароход все еще отказывался затонуть, и Кранке приказал усилить огонь. В это время английский капитан взмахнул руками и крикнул:

— Не стреляйте по корме! Там боеприпасы!

Немецкие офицеры ничего не поняли. Пароход находился на достаточном расстоянии от «Адмирала Шеера», чтобы взрыв боеприпасов не нанес карманному линкору какого–либо ущерба. Но старший артиллерист Шуман, взглянув на корму, понял все: там все еще вился Британский флаг, а капитану хотелось, чтобы его пароход ушел на дно под своим родным флагом.

Из судовых документов, доставленных на борт «Шеера» английским капитаном, выяснилось, что пароход назывался «Мопан». Он имел грузоподъемность 5389 брутторегистровых тонн и был рефрижератором. «Мопан» направлялся из Вест–Индии в Англию. Построен пароход был в 1928 году и был еще достаточно новым, имел, как и все рефрижераторы, хорошую скорость. По этой причине капитан, по его словам, отказался следовать в составе тихоходного конвоя, решив самостоятельно добраться до Англии.

IV

Вскоре по «Шееру» снова молнией пронеслось известие: на горизонте опять обнаружен дым. Причем речь шла не об одном пятне дыма, как накануне. Сначала были обнаружены дымовые пятна от четырех судов, затем — шести, а чуть позже — еще несколько дымов. Это был, конечно, долгожданный конвой.Если на боевых постах снова царило небывалое возбуждение, то на мостике все были абсолютно спокойны. «Адмирал Шеер» шел, не меняя ни курса, ни скорости, чтобы преждевременно не выдать своих намерений.

Кранке снова забрался на фор–марс, чтобы лучше разглядеть открывавшуюся перед ним картину.

— Их больше полудюжины,— проговорил командир, не отрывая от глаз бинокля.— Десять, по меньшей мере, а то и больше.

А лейтенанту Петерсену, в прошлом капитану торгового флота, казалось, что он видит дымы, по меньшей мере, двадцати судов. В 16:30 «Шеер» увеличил скорость, рванувшись в атаку. На горизонте уже был виден лес мачт торговых судов самых различных типов.

— Они что, идут вообще без прикрытия? — спросил Кранке, скорее самого себя, чем сигнальщиков.— Я не вижу ни одного боевого корабля.

— Что–то действительно не видно,— согласился с командиром лейтенант Петерсен.— Но есть один подозрительный. Какая–то у него необычная надстройка для торгового судна.

Кранке тоже обратил внимание на это судно и внимательно рассматривал его в бинокль.

— Да, он выглядит очень похожим на вспомогательный крейсер,— сказал командир «Шеера». — Смотрите, он выходит из строя. Они нас заметили!

Кранке был совершенно прав — их обнаружили. Подозрительный корабль, более похожий на пассажирский пароход, чем на сухогруз, замигал прожектором, непрерывно передавая букву «А».

— Это не сигнальный фонарь торгового судна,— заметил штурман.— Это прожектор боевого корабля. Смотрите, какой он мощный!

— Нет сомнения, что это вспомогательный крейсер, — подтвердил Кранке. Он не спускал глаз с этого корабля, который, выйдя из строя, стал заходить в голову конвоя, чтобы занять лучшую позицию для защиты торговых судов, растянувшихся по всей линии южного горизонта.

— Он сейчас даст свой опознавательный,— сказал Кранке.— Повторите его сразу же, как будто мы его вызываем на связь.

Командир хотел, чтобы у противника как можно дольше оставались сомнения относительно национальной принадлежности «Шеера», чтобы тот до открытия огня мог подобраться поближе к конвою. В этот момент расстояние между «Шеером» и британским вспомогательным крейсером еще составляло примерно пятнадцать миль.

Прожектор британского вспомогательного крейсера, передававший букву «А», неожиданно в быстрой последовательности промигал: «М» — «А» — «Г». Сигнальщики «Шеера» тут же промигали в ответ «МАГ», но уловка не удалась. Обмануть командира британского вспомогательного крейсера не удалось. Он, видимо, хорошо знал, что никаких британских боевых кораблей в этом районе быть не могло, и целые гирлянды красных ракет взмыли в небо с его надстройки. Сомнений не было — это наверняка был заранее

условленный сигнал конвою рассредоточиться. И сразу же вспомогательный крейсер и все суда конвоя стали ставить дымовую завесу.

Расстояние между двумя кораблями уменьшилось до десяти миль, и «Шеер», который шел прямо на конвой, теперь отвернул влево, чтобы иметь возможность ударить по противнику бортовым залпом. Башенные орудия развернулись на вспомогательный крейсер, а орудия вспомогательного калибра были наведены на танкер, который оказался ближе всех к «Шееру». Британский вспомогательный крейсер, который в этот момент находился в голове второй колонны конвоя, прекратил работать прожектором. К этому времени корабли уже сблизились достаточно, чтобы командир английского корабля мог уже точно понять, с кем его свела военная судьба. Характерный силуэт «Шеера» прекрасно проектировался на фоне вечернего неба, и были ясно видны его трехорудийные башни, нацеленные на британский корабль.

Первой реакцией английского командира была попытка поставить свой корабль между «Шеером» и большим двухтрубным пассажирским пароходом, видимо, наиболее ценным судном в конвое.

«Шеер» теперь находился менее чем в десяти милях от вспомогательного крейсера, и Кранке приказал одной из башен начать пристрелку, чтобы точно определить дистанцию.

Было 16:42. Когда орудия главного калибра «Шеера» открыли огонь, корабль рвануло так, как недавно во время страшного шторма в Датском проливе. Оглушающий грохот обрушился на палубу корабля. Те, кто не позаботился заткнуть уши, почувствовали себя так, будто у них лопнули барабанные перепонки, оглохнув на несколько дней. Сигнальщиков на фор–марсе сбило с ног. Тяжелые снаряды со свистом полетели с сторону британского вспомогательного крейсера, все еще выпускающего в небо красные ракеты. Эти ракеты нервировали Кранке. Может быть, этими ракетами вспомогательный крейсер не только приказывает судам конвоя рассредоточиться, но и зовет на помощь боевые корабли, которые держатся с другой стороны конвоя и еще невидимы с «Шеера»?

Томительно долго шли те двадцать три секунды, которые были необходимы снарядам «Шеера», чтобы долететь до цели. Они упали недолетом, подняв огромные фонтаны воды, временно скрывшие вспомогательный крейсер противника из вида.

Второй, откорректированный залп последовал из обеих башен карманного линкора, и одновременно с ним на носу, надстройке и корме вспомогательного крейсера сверкнули орудийные вспышки ответного залпа. И хотя по этим вспышкам стало ясно, как слабо вооружен противник, тот факт, что он вообще открыл ответный огонь, говорил о том, что его экипаж, верный морским традициям своей страны, готов сражаться до конца с любым противником, как бы силен тот ни был.

Английские снаряды упали с большим недолетом, не считая одного, который упал настолько близко от «Шеера», что брызги от поднятого им водяного столба обрушились на палубу. Сразу стало ясно, что у англичан всего одно орудие, способное стрелять на такое расстояние, что центральной наводки на вспомогательном крейсере нет, и все орудия ведут огонь самостоятельно, независимо друг от друга.

Эфир бушевал сообщениями, передаваемыми шифром и открытым текстом. Через несколько минут прием сообщений открытым текстом подтвердила американская радиостанция Макей, ретранслируя их по всему миру, который немедленно узнал, что в тысяче миль восточное Ньюфаундлендской банки германский карманный линкор напал на союзный конвой.

Второй залп «Шеера» также упал в море — на этот раз перелетом. Британский вспомогательный крейсер находился теперь примерно в восемнадцати тысячах метров от «Шеера». Он был слишком маленькой целью для стрельбы с такой дистанции. Невооруженным глазом он виделся маленьким карандашиком, плывущим по поверхности

моря. Третий залп «Шеера» также упал мимо цели, вздымая огромные столбы воды. Четвертый — тоже.

Теперь огонь по «Шееру» вел не только вспомогательный крейсер, но и многие суда конвоя. Некоторые из них, как оказалось, были вооружены 100–миллиметровыми и даже 150–миллиметровыми орудиями, чьи снаряды представляли серьезную опасность даже для такого тяжелого корабля, как «Шеер». Еще хорошо, что их огнем никто не управлял, да и расстояние было солидным. Стрельба велась скорее для демонстрации своей храбрости, чем из желания нанести противнику какой–либо урон.

Наконец в пятом залпе тяжелый 280–миллиметровый снаряд с «Шеера» попал прямо в середину британского вспомогательного крейсера. Снаряд взорвался в надстройке, и вскоре корабль противника был охвачен пламенем. Однако пылающий вспомогательный крейсер продолжал движение, пытаясь сблизиться с «Шеером». Цель этого доблестного маневрирования была ясна: британский командир пытался отвлечь «Шеер» на себя, подальше от конвоя. Но это не удалось. «Шеер» не изменил курса.

Конечно, британский командир отлично понимал то безнадежное положение, в которое попал его корабль — вооруженный пассажирский пароход, но он продолжал вести огонь по «Шееру», видимо, надеясь, что, находясь под обстрелом, он не приблизится к конвою раньше, чем утопит вспомогательный крейсер. Кроме того, всегда существовал шанс удачного попадания, да и сам вспомогательный крейсер был слишком большим, чтобы его могли быстро пустить на дно даже 280–миллиметровые орудия «Шеера».

Башенные орудия «Шеера» вели теперь беглый огонь. Снаряды дождем падали вокруг английского корабля. «Шеер» был весь окутан желтым пороховым дымом, настолько плотным, что он порой закрывал цель, а людям на открытых постах было трудно дышать.

Британский вспомогательный крейсер теперь пылал от носа до кормы, но продолжал идти прежним курсом, волоча за собой шлейф густого черного дыма. Доблестный корабль продолжал бой, хотя его огонь слабел с каждой минутой. Вскоре огонь продолжало вести только его кормовое орудие. Как комендоры этого орудия среди пламени и взрывов тяжелых снарядов продолжали вести довольно точный огонь, никто из наблюдавших с «Адмирала Шеера» понять не мог. Никто из них еще не знал названия этого корабля — «Джервис Бей» или фамилии его командира — капитана первого ранга Фиджена, но всем было ясно, что на этом корабле живы бессмертные традиции адмирала Нельсона. Командир, видимо, имел такой авторитет у своего экипажа, что те готовы были следовать за ним даже в безнадежный бой и сражаться до конца.

Никто на «Шеере» также не знал, что первым же попаданием снаряда в английский вспомогательный крейсер его командир был серьезно ранен. Одну ногу ему оторвало, а вторая была искалечена. Врач забинтовал ему обрубок ноги и сделал укол морфием. Когда корабль уже потерял ход, а все орудия, кроме кормового, были разбиты, капитан первого ранга Фиджен приполз на корму и там управлял огнем последнего уцелевшего орудия.

Обломки, клубы дыма и языки пламени от взрывов тяжелых снарядов поднимались выше мачт вспомогательного крейсера «Джервис Бей», но среди царящих повсюду смерти и уничтожения кормовое орудие продолжало вести огонь.

Вторая цель — танкер — также получил несколько попаданий снарядами вспомогательного калибра, и на нем вспыхнул пожар. Но комендоры вскоре потеряли его из виду, поскольку горящий «Джервис Бей» оказался между кораблями.

Танкер воспользовался этим и, изменив курс, скрылся в дымзавесе. Тогда 150–миллиметровые орудия «Шеера» нашли себе новую цель — небольшой, примерно в три тысячи тонн, сухогруз, который, скрываясь в дымзавесе, вел яростный огонь по «Шееру» из кормового орудия. На «Шеере» решили, что этот пароходик тоже не совсем обычное торговое судно, а один из специальных кораблей прикрытия конвоя. Именно он ставил

дымзавесу, в которой исчез танкер. Несколько снарядов упали вблизи этого парохода, но добиться прямого попадания не удалось.

Затем раздраженный Кранке приказал сконцентрировать огонь всех орудий на поврежденном вспомогательном крейсере «Джервис Бей», который, несмотря на свое положение, продолжал упорно и метко стрелять из единственного уцелевшего орудия. Несколько снарядов попали в корму английского корабля, и он стал заметно оседать в воде. Но он вел огонь, а боевой британский флаг развевался на мачте среди языков пламени. Но конец приближался: кормовое орудие замолчало. Машины остановились, и «Джервис Бей» быстро затонул, унося с собой павших героев.

Кранке приказал перенести огонь на ближайший к «Шееру» транспорт. Карманный линкор изменил курс и направился догонять рассыпавшиеся в океане суда конвоя. Справа по носу был еще виден в дыму и тумане большой двухтрубный пассажирский пароход, и, погнавшись за ним, «Шеер» оставил за кормой горящие обломки «Джервис Бея».

— Интересно, уцелел ли их командир? — спросил Кранке, глядя на догорающие останки «Джервис Бея», хотя понимал, что ни у кого из экипажа доблестного вспомогательного крейсера нет ни единого шанса не спасение. (Позднее капитан первого ранга Фиджен был посмертно награжден Крестом Виктории. Вспомогательный крейсер «Джервис Бей» — бывший пассажирский пароход грузоподъемностью 14 164 брутторегистровых тонн — погиб вместе с капитаном первого ранга Фидженом, коммодором конвоя адмиралом Мэнтби и с подавляющей частью своего экипажа. По капризу судьбы погибший под немецкими снарядами капитан первого ранга Фиджен был именно тем человеком, который за несколько лет до этого, командуя крейсером «Суффолк», спас жизнь четырнадцати германским морякам из команды теплохода «Хедвиг», севшего на рифы у Филиппинских островов по пути из Китая. Рискуя жизнью, Фиджен и его подчиненные подняли германских моряков на борт своего корабля.)

Ровно 22 минуты и 22 секунды героический «Джервис Бей» (названный по одной из бухт в Новом Южном Уэльсе) отвлекал на себя всю огневую мощь карманного линкора.

В ноябре в этих широтах темнота наступает рано. Уже смеркалось, и видимость резко ухудшилась. Теперь Кранке приказал сосредоточить весь огонь на большом пассажирском пароходе, чей радиопозывной позднее дал возможность определить его название — лайнер «Рангитики» водоизмещением 16 698 тонн. (Этот лайнер был однотипным судном со знаменитым вспомогательным крейсером «Равалпинди», потопленным позднее «Шарнхорстом», и лайнером «Рангитани», потопленным в Тихом океане германскими вспомогательными крейсерами «Комет» и «Орион».)

Кранке полагал, что «Рангитики» является войсковым транспортом. Меняя скорости и курсы, «Рангитики» пытался лисой уйти от «Шеера», но первым же залпом артиллеристы «Шеера» добились прямого попадания в корму лайнера. Но затем «Рангитики» исчез в дымовой завесе.

На удачу капитан второго ранга Шуман произвел еще один залп по облаку дыма, надеясь, что еще пара снарядов попадут в лайнер. Но убедиться в этом не было возможности.

Чуть позднее радисты «Шеера» перехватили радиограмму с призывом о помощи, переданную с «Рангитики». Американская радиостанция Макей подтвердила прием радиограммы и оповестила весь мир о том, что английский пассажирский пароход «Рангитики» атакован немецким кораблем типа «Граф Шпее» в точке 52°50` северной широты и 32°50 западной долготы.

После исчезновения «Рангитики», башенные орудия «Адмирала Шеера» перенесли огонь на другое судно, которое с трудом различалось в тумане, а орудия вспомогательного калибра обстреливали небольшой пароход, примерно в три тысячи тонн водоизмещения.

Стало уже совсем темно. Кроме того, изменившийся ветер гнал клочья дымовой завесы прямо на «Шеер», закрывая цели. Ни по одной цели не удалось добиться прямых попаданий. В 17:11 справа по носу удалось обнаружить судно водоизмещением примерно в десять тысяч тонн, и Кранке приказал сосредоточить на нем весь огонь. Снаряды всех калибров обрушились на несчастное судно, на котором сразу же вспыхнул пожар. В воздух во все стороны разлетались снопы искр. Светящиеся пунктиры трассирующих снарядов пологими траекториями шли к цели через сгущающуюся темноту. Судно начало крениться, сначала медленно, а затем все быстрее и быстрее. Внезапно пароход резко повалился на борт, погружаясь кормой. Бушующий на судне пожар позволил сигнальщикам с «Шеера» ясно увидеть все подробности этой трагедии. Вскоре пароход затонул, и снова наступила непроницаемая темнота, как будто кто–то выключил весь свет. Между тем вспомогательная артиллерия «Шеера» перенесла огонь на танкер примерно в шесть тысяч тонн водоизмещения, по которому уже ранее велся огонь. На танкере бушевал пожар, но он, хотя и медленно, продолжал движение. На борту не было видно ни души. Команда, видимо, уже оставила танкер через противоположный от «Шеера» борт.

К обстрелу танкера присоединились и орудия главного калибра, и в течение одной — двух минут судно затонуло, погружаясь носом.

Продолжая поиск, «Шеер» полным ходом ринулся в густую темноту.

— Прямо по курсу какая–то тень! — доложили сигнальщики.

— Еще одна тень рядом с первой!

Первая тень материализовалась в судно грузоподъемностью около десяти тысяч брутторегистровых тонн. Вторая тень, судя по всему, была танкером примерно в четырнадцать тысяч тонн. Артиллерия вспомогательного калибра «Шеера» вначале открыла интенсивный огонь по меньшей из двух целей — грузовому пароходу, глубоко сидящему в воде то ли от перегрузки, то ли от уже полученного попадания. Танкер же, неожиданно вспенив воду за кормой, повернул и стал уходить на большой скорости, ставя дымовую завесу.

Башни «Шеера» дали ему вдогонку залп. Через несколько секунд огромная масса пламени взметнулась в ночное небо. Затем языки огня охватили все судно от носа до кормы. Пламя лизало его мачты, трубы и надстройки. Затем один за другим начали взрываться нефтяные танки.

С мостика танкера начали пускать ракеты, рассыпавшиеся по ночному небу. Неизвестно было, подавал ли танкер сигналы другим судам конвоя, или ракеты сработали автоматически от пожара?

С мостика «Шеера» видели, как танкер начал уходить в воду на ровном киле, и перенесли огонь по сухогрузу в десять тысяч тонн, на котором был виден небольшой пожар. Орудия главного и вспомогательного калибра «Шеера» открыли по нему огонь, и после двух залпов «Шеер» оставил цель. Пароход, пылая, завалился на борт.

И снова наступила темнота и полная тишина. Со скоростью двадцать один узел «Шеер» стал прочёсывать район в поисках новых целей. Опять была обнаружена тень, оказавшаяся сухогрузом примерно в семь тысяч брутторегистровых тонн, который, судя по всему, уже тонул.

Кранке некоторое время изучал пароход в бинокль, что–то обдумывая. На мостике царила тишина, как в операционной.

— Прожектора готовы? — спросил командир.

— Так точно!

— Осветить цель прожекторами и открыть огонь! — приказал Кранке.

— Есть открыть огонь! — отрапортовал капитан второго ранга Шуман. — Открыть прожектора!

Мощный луч света прорезал темноту и остановился на судне, обреченно стоявшем всего в двух милях от «Шеера». На нем были видны фигурки людей, бегущих по трапу с мостика и снующих у ходовой рубки.

Эти люди знали, что их судно обречено. На такой дистанции трудно было промахнуться, и вскоре после открытия огня во все стороны полетели обломки, мачты рухнули за борт, и пар повалил из разбитых труб и трубопроводов. Мостик был разрушен и частично снесен за борт, стальные листы обшивки разрывались, обнажая огромные пробоины.

В кормовой части судна начался пожар. Но вдруг с «Шеера» увидели вспышку и услышали характерный звук орудийного выстрела. Это единственное орудие расстреливаемого парохода открыло огонь по карманному линкору.

Тот, кто сомневался, мог через несколько секунд убедиться в этом, когда столб воды поднялся всего в каких–нибудь пятнадцати метрах от борта «Шеера», окатив соленым душем всех стоявших на мостике. Если бы угол возвышения этого орудия был бы чуть больше, снаряд угодил бы прямо в мостик «Шеера».

Но больше шансов у комендоров английского судна уже на было. Огромная стена пламени поднялась почти на сорок метров в небо, окрасив «Шеер» в кроваво–красный цвет.

Потрясенные моряки «Шеера», уже не очень радуясь своим успехам, наблюдали, как пламя пожирает пароход со всем экипажем. Наконец, пароход затонул, погружаясь кормой, а «Шеер» пошел дальше на поиски новых жертв.

По палубе линкора около башен главного калибра, звеня, перекатывались на качке латунные футляры пороховых зарядов 280–миллиметровых орудий. Каждый, кто желал войти или выйти из башен, должен был перескакивать через них, как цирковой акробат.

В каютах и кубриках царил полный разгром из–за стрельбы орудиями главного калибра — совсем как при недавнем шторме.

Вскоре радиолокатор «Шеера» обнаружил еще одно судно на юго–востоке, и карманный линкор, набирая ход, бросился за ним вдогонку. Целью снова оказался тяжелогруженный сухогруз, у которого какие–то ящики и контейнеры громоздились даже на верхней палубе. Загремели орудия, и пароход стал быстро погружаться. Однако погрузившись по верхнюю палубу, он перестал тонуть. Видимо, сложенный на верхней палубе лес держал его на плаву. Стало ясно, что артиллерией это судно потопить не удастся, и Кранке решил прикончить его торпедой.

Торпеда, мягко выскочив из аппарата, понеслась к цели, а «Шеер», не дожидаясь результатов стрельбы, пошел дальше. Многие уже считали, что торпеда прошла мимо, когда огромный столб воды поднялся над носовой частью полузатопленного судна, подбросив его из воды.

Сложенные на палубе ящики полетели за борт. Что в них находилось? Самолеты? Авиамоторы? Трудно было сказать, но ни у кого не возникало сомнения, что грузы были военными. Корма парохода поднималась все выше и выше, наконец, он весь исчез под водой, завершив еще одну трагедию на море.

Потопленным судном был сухогруз «Беверфорд» грузоподъемностью 10 042 брутторегистровых тонны. Его радиостанция постоянно посылала в эфир подробнейшие сообщения об атаке на конвой, об уничтожении «Джервис Бея», о горящем танкере, а затем о потоплении одного судна за другим. Через два часа наступила очередь и самого «Беверфорда», и когда «Шеер»открыл по нему огонь, радиостанция парохода передала в эфир радиограмму: Настал наш черед. Прощайте! Капитан и команда «Беверфорда».

К 19:30 «Шеер» израсходовал треть своего боезапаса. Нападение на конвой продолжалось уже три часа. Кранке решил прервать акцию, поскольку никто не знал, что может принести завтрашний день. Весь эфир был заполнен призывами о помощи, и можно было не сомневаться, что англичане вскоре предпримут самые энергичные контрмеры против «Шеера». Диспозиция английских боевых кораблей была неизвестна, а это означало, что они могли находиться совсем близко. В любом случае дальнейший расход боеприпасов мог пагубно отразиться на боеготовности «Шеера». В принципе, задача, поставленная перед «Шеером», была выполнена.

Помимо потопленных судов, ему удалось разорвать наиболее важную линию морских коммуникаций англичан, поскольку противник уже знал, что на этой линии действует мощный немецкий корабль, и вряд ли вскоре возобновит по этой линии движение через Атлантику. Породить чувство страха, тревоги и неуверенности даже важнее нанесения конкретных материальных потерь. Поэтому в оставшиеся часы темного времени суток Кранке решил уйти как можно дальше от этого места.

Прогноз офицера–синоптика снова стал сбываться. Ветер дул все сильнее, а состояние моря приближалось к штормовому. Барометр устойчиво падал уже в течение нескольких часов. Усиливающееся волнение снижало скорость «Шеера», а с каждым часом рассыпавшиеся суда конвоя уходили все дальше, делая очень сложным их обнаружение. Тем более, что «Шеер» постоянно показывал орудийными вспышками свое место в темноте, давая возможность уходящим транспортам выбрать направление отхода.

Капитан первого ранга Кранке, учтя все эти факторы, решил пока следовать на запад, оставаясь на курсе поиска, а затем повернуть на юг. Английское командование могло предположить несколько вариантов дальнейших действий «Адмирала Шеера»: возвращение в базу, появление в Бискайском заливе, продолжение операций в Северной Атлантике или уход в сторону от путей снабжения англичан. Но о его местонахождении в центральной Атлантике оно вряд ли додумается. Матросы «Шеера», которые находились на своих местах по боевой тревоге с двух часов дня, получили возможность размяться и перекусить.

Однако в 20:17 по кораблю зазвучали сигналы боевой тревоги. Сигнальщики на мостике обнаружили новую цель — современный теплоход водоизмещением около восьми тысяч тонн, который имел несчастье идти примерно тем же курсом, что и «Шеер».

Теплоход слишком поздно рванулся влево, пытаясь уйти или, по крайней мере, увеличить расстояние. Орудия «Шеера» загремели вновь, добившись сразу четырех прямых попаданий. Теплоход вспыхнул так, будто попал под вулканическую лаву. Было ясно, что ему не спастись, и «Шеер», не теряя времени, пошел дальше.

Кранке доложил по радио о результатах своих действий, примерно подсчитав, что ему удалось уничтожить восемьдесят шесть тысяч тонн союзного тоннажа. Разумеется, только после войны удалось более или менее точно восстановить картину нападения на конвой НХ–84, когда Английское Адмиралтейство раскрыло ранее секретные данные о своих потерях.

13 ноября на борту «Шеера» все были весьма удивлены, когда коммюнике Британского Адмиралтейства объявило о потере «Джервис Бея» и девяти из тридцати восьми судов конвоя. Получалось, что какие–то два судна, которые Кранке включил в свой список потопленных, также не дошли до британских портов, поскольку «Мопан», как известно, шел не в конвое.

Тем не менее, в «Хронологии Второй мировой войны», опубликованной в 1947 году Королевским институтом международных отношений, говорится, что конвой НХ–84 потерял только шесть судов. А капитан первого ранга Роскилл в первом томе своей «Войны на море» говорит всего о пяти судах.

Конечно, всегда возможно, что судно, которое на атакующем корабле считали потопленным, могло в действительности уцелеть и в итоге добраться до порта.

Например, танкер «Сан Деметрио» из–за пожара (а он горел, как факел) был оставлен экипажем, но на следующий день команда снова высадилась на него со спасательных шлюпок, запустила машины, погасила остатки пожара и в итоге, после долгой и трудной одиссеи, привела танкер в Англию.

Английское Адмиралтейство не пожалело усилий, чтобы организовать поиск «Шеера» и уничтожить его. Из Скапа–Флоу на поиск «Шеера» немедленно вышел самый большой линейный крейсер в мире «Худ», сопровождаемый линейным крейсером «Рипалс» и тремя тяжелыми крейсерами пятнадцатой эскадры. Вместе с шестью эсминцами они создали сторожевую завесу у Бреста и Лорьяна, а мощные линкоры «Нельсон» и «Родней» патрулировали Датский пролив и Исландско–фарерский барьер, чтобы перехватить «Шеер», если тот решит возвращаться в базу. Позднее Адмиралтейство приказало «Роднею» следовать в Галифакс для непосредственного прикрытия следующего конвоя. В район атаки конвоя были посланы несколько тяжелых крейсеров. Адмиралтейство было уверено, что «Шеер», достигнув подобного успеха, вернется в Германию, и принимало соответствующие меры. Но на «Шеере» и не помышляли о возвращении.

V

«Адмирал Шеер» шел полным ходом в совершенно противоположную сторону, чем полагали в Британском Адмиралтействе. В районе Азорских островов у карманного линкора было назначено тайное рандеву с судном обеспечения «Нордмарк», с которого Кранке надеялся получить боеприпасы, дизельное топливо, воду и провизию, а затем затеряться на просторах Атлантики, пережидая, когда у англичан иссякнет азарт охоты за ним. Рандеву было назначено в точке двадцать пять градусов северной широты и сорок пять градусов западной долготы.

По пути штормовой фронт, предсказанный Дефантом, своим краем задел и «Шеер», заставив Кранке уменьшить скорость корабля. Это было крайне нежелательно, но утешало то, что этот шторм помешает и поисковым операциям противника.

Через двое суток погода значительно улучшилась, небо очистилось от туч, стало заметно теплее. На корабле был объявлен аврал по ремонту многочисленных повреждений, нанесенных ударной волной от непрерывной стрельбы орудиями главного калибра. Все повреждения были незначительными и нисколько не понизили боеспособности корабля, но их было много. Некоторые имели место из–за неопытности личного состава. Например, во всех административных помещениях оставили незакрепленные чернильницы. При первых же залпах они выскочили из своих гнезд и все помещения оказались залитыми чернилами разных цветов. Сильно пострадал стоявший на катапульте гидросамолет «Арадо». Залпы кормовой башни выщипали много перьев из «корабельного попугая». Фюзеляж был проломлен в нескольких местах, рули и элероны сломаны. Однако лейтенант Питч, осмотрев машину, заявил, что ее можно отремонтировать и с помощью корабельного плотника и двух механиков приступил к работе.

9 ноября над «Шеером» в бескрайнем голубом небе ярко сияло солнце, превращая своими лучами океан в какое–то подобие сказочного золотого озера. Корабль просто скользил по штилевой поверхности моря. 10 ноября, в воскресенье, офицерам и матросам было приказано собраться на юте. Затем была дана команда приспустить флаг, и все обнажили головы в память своих двух товарищей, погибших во время урагана. Оркестр играл печальную мелодию «Их хатте айне камерад», командир сказал несколько слов, после чего флаг был поднят до места, и жизнь на корабле потекла, как обычно.

По компасу «Шеер» шел теперь на юг, склоняясь к юго–западу. Этот курс вел его в Тринидад, Венесуэлу или Гвиану. В полдень по корабельной трансляции выступил Кранке, зачитав экипажу поздравительную радиограмму, полученную от главнокомандующего германским флотом гроссмейстера Редера.

Ноябрь в Европе считается уже фактически зимним месяцем, но в этих широтах солнце палило так жарко, что многие матросы, не зная коварства тропического солнца, начали в свободное от вахт время загорать или ходить по пояс голыми. Несколько человек сразу обгорели и были отправлены в лазарет. Загорание было запрещено, а матросам было приказано не появляться на верхней палубе раздетыми. Форму их сейчас составляли футболки с короткими рукавами, шорты и брезентовые ботинки. Офицеры оделись в белые кителя и брюки.

За кораблем стаей шли дельфины, выпрыгивая из воды. Попадались и стаи тюленей. Все это хорошо отвлекало от рутины корабельной жизни. Рандеву с «Нордмарком» было назначено на 12 ноября, о чем никто из экипажа «Шеера», разумеется, не знал.

После обеда сигнальщики увидели мачты на горизонте, но вместо боевой тревоги на места была вызвана лишь вахта левого борта. Матросы с удивлением увидели, как «Шеер», пренебрегая всеми мерами предосторожности, приближается к какому–то неизвестному судну. И забеспокоились. Что делает командир? Он знает, что происходит? «Матросская информационная служба» немедленно сообщила: командир сидит на мостике в своем кресле и курит любимую бразильскую сигару.

— Значит,— немедленно сделали вывод матросы, — это судно наше, немецкое.

И были правы. Но это не был «Нордмарк». Только капитан первого ранга Кранке знал, что перед ним немецкий танкер «Еврофельд», чей капитан также ничего не знал о том, кого он ждет. Ему было приказано прибыть в такую–то точку океана. Незадолго до начала войны танкер находился в порту голландского острова Аруба, где принимал солярку. Начало войны застало его в море, и капитан танкера получил приказ следовать в Тенериф на Канарских островах, поскольку из–за аварии в машине у «Еврофельда» не было шансов добраться до германских портов. Но германское морское командование не забыло о нем, решив использовать танкер и его груз для обеспечения океанских рейдеров. В испанском порту жизнь офицеров и матросов танкера была не так уж плоха: испанские власти предоставили им полную свободу, но всем хотелось поскорее вернуться домой. Период томительного ожидания и ничегонеделанья кончился в конце лета, когда капитан, наконец, получил секретную инструкцию следовать в море по указанным координатам. Дальнейшие инструкции ему обещали передать, когда танкер уже будет в открытом море.

В указанных координатах «Еврофельд» встретился с германским вспомогательным крейсером «Виддер», который перекачал к себе добрую часть груза танкера. Но помочь танкеру с ремонтом машин «Виддер» был не в состоянии. Его собственные машины нуждались в ремонте, что вынудило вспомогательный крейсер прервать рейд и возвращаться в Германию. С большим трудом, ковыляя на скорости 4 узла, «Виддер» добрался до Бреста, взятого к этому времени германскими войсками.

Вернувшись на Канарские острова, капитан танкера фон Руктешелл снова доложил командованию о состоянии своих машин, после чего командир «Шеера» Кранке получил инструкцию попытаться силами своего экипажа отремонтировать машины танкера, который предполагали направить в южную Атлантику в качестве судна снабжения вспомогательного крейсера «Тор».

После обмена опознавательными сигналами капитан первого ранга Кранке информировал капитана «Еврофельда», что посылает к нему катер с механиками, чтобы проинспектировать состояние машин танкера и решить, что можно сделать для их ремонта. На этом же катере Кранке пригласил фон Руктешелла прибыть к нему на борт «Шеера».

Катер доставил на «Еврофельд» группу механиков «Шеера» во главе с инженер–капитаном второго ранга Эве, принял на борт капитана танкера и пошел обратно к «Шееру».

На борту «Еврофельда» капитан второго ранга Эве и его люди осмотрели машины танкера, находившиеся в самом плачевном состоянии. Еще до войны танкер должен был идти

в док на капитальный ремонт машин и котлов, но его выпихнули в море, надеясь, что он успеет вернуться с Арубы прежде, чем начнется война. Котлы текли, трубки постоянно пробивало, вентиляция не работала. Двух человек уже обварило. Полный ход танкера составлял пять узлов, при этом все в машине скрежетало и звенело. Капитан второго ранга Эве все–таки решил отремонтировать машину танкера, надеясь, что недостающие материалы удастся найти на «Нордмарке».

«Нордмарк» прибыл лишь 14 ноября. В соответствии с инструкциями командования, он задержался, чтобы снабдить всем необходимым подводную лодку «U–66» под командованием лейтенанта Штокхаузена, оперирующую в Атлантике.

Когда «Нордмарк» — огромный танкер водоизмещением в 22 850 тонн — остановился всего в трехстах метрах от кормы «Шеера», экипаж карманного линкора радостно приветствовал его. На танкере у них было много друзей и знакомых по старой службе в Готенгафене. На юте «Шеера» играл корабельный оркестр. Дирижер и музыканты были слегка озадачены, недоуменно поглядывая на огромное судно, на мачте которого вился звездно–полосатый американский флаг, а на носу красовалось название ««Прерии» — Соединенные Штаты Америки». «Нордмарк» был замаскирован под американский танкер. Поскольку Соединенные Штаты еще оставались нейтральными, такая маленькая военная хитрость была вполне допустима.

С «Нордмарка» отвалил катер, и его командир капитан второго ранга Грау прибыл на борт «Шеера». При расставании в Готенгафене оба командира сказали на прощание: «До свидания в океане». Теперь, когда свидание состоялось, они молча пожали друг другу руки. Предстояло слишком много работы, чтобы тратить лишние слова.

Главной задачей Кранке на данный момент было заполнить свои боевые погреба и топливные цистерны. С носа «Нордмарка» на корму «Шеера» были переданы швартовые концы и пара топливных шлангов, через которые началась перекачка топлива. Между тем все имевшиеся в наличии на двух кораблях катера и шлюпки начали сновать между ними, перевозя на «Шеер» всевозможные предметы снабжения. В случае появления на горизонте чего–либо подозрительного, можно было быстро отдать швартовы и шланги и за короткий срок привести корабль в боевую готовность.

Погрузка снабжения и боеприпасов продолжалась всю ночь. Снаряд за снарядом спускались с «Нордмарка» на ожидавшие шлюпки и доставлялись на «Шеер», где их лебедками поднимали на борт.

Перегрузка продолжалась до 16 ноября и, несмотря на все трудности, обошлась без серьезных инцидентов. Правда, один 280–миллиметровый снаряд сорвался со строп и упал обратно в трюм. Побледневшие, застывшие от ужаса матросы молча следили, как он летел вниз и гулко грохнул о днище трюма. Катастрофы не произошло, поскольку снаряд был без взрывателя, но страху он нагнал на многих. Было еще хуже, когда то же самое произошло с бочкой пива. Она разлетелась на куски, разбрызгав по днищу трюма свое драгоценное содержимое.

На «Нордмарке» был военный экипаж. Но сейчас все матросы были одеты в американскую форму, на головах — белые американские морские шапочки. Но на танкере, конечно, не было столь строгой дисциплины, как на «Шеере», и командир предоставлял матросам некоторые поблажки. Главным было постоянное купание в брезентовом бассейне, сооруженном между грузовыми люками трюмов. Вторым развлечением моряков танкера была столь же постоянная охота на акул. Сорок восемь акульих хвостов как доказательство успеха были подтянуты к нок–рее. В свободное время матросы выпиливали из акульих зубов кокарды на бескозырки и различные значки.

Погрузочным работам никто не мешал. Только однажды ночью южнее их прошел залитый огнями пароход, видимо, американский. Прошел, разумеется, ничего не заметив.

VI

До 20 ноября «Шеер» оставался на сорок пятом градусе западной долготы. «Нордмарк» получил приказ следовать на очередное рандеву, а «Еврофельд» направился в Южную Атлантику. Затем, в надежде встретить какие–либо суда противника, «Шеер» пошел вдоль пятисотмильной зоны, установленной американцами в качестве зоны их национальной безопасности.

Становилось все жарче. Температура воды достигла шестидесяти трех градусов (по Фаренгейту), а в стальных помещениях корабля жара стояла как в печке. При спуске с верхней палубы во внутренние помещения корабля обдавал жар как при входе в турецкую баню. Высокая влажность переносилась еще хуже жары. Моряки задыхались, обливаясь потом.

Кранке убивал время, играя в шахматы с корабельным интендантом, укрывшись в тени кормовой башни главного калибра.

Следующие двое суток прошли без всяких инцидентов. Погода оставалась прекрасной, высоко в небе мирно проплывали ватные облака.

На третьи сутки сигнальщики заметили дымок на горизонте, и «Шеер», задрожав от резкого изменения режима работы машин, ринулся в его направлении. Однако тревога оказалась ложной. Сигнальщики по ошибке приняли за дым поднимающееся из–за горизонта темное облако.

Воскресенье, 24 ноября, также выдалось вполне мирным, каким, собственно, и должно быть воскресенье. Но как только матросы сели обедать, зазвучали сигналы боевой тревоги. Люди разбежались по боевым постам. «Шеер» приближался к довольно странному пароходу, который напоминал большой прямоугольник, а дымовая труба торчала прямо из палубы в корме. На палубе были сложены большие ящики и контейнеры, а с кормы, слегка прикрытое какими–то мешками, торчало длинноствольное орудие.

Пароход был, скорее всего, английским, поскольку, едва увидев «Шеера», без секунды промедления передал в эфир: «Р. Р. Р.» своеобразный сигнал SOS для британских судов, атакованных германским надводным рейдером).

Вслед за «Р. Р. Р. » пароход передал свое название «Порт Хобарт» (7500 брутторегистровых тонн) и координаты. На мостике «Шеера» по справочнику определили, что судно «Порт Хобарт» являлся рефрижератором. Судя по курсу, он направлялся в Европу.

Пароход продолжал передавать сигнал бедствия и свое место. Кранке решил, разделавшись с ним, изменить курс на восток, пересечь Атлантику и появиться у африканского побережья, где его никто не ждал. Поэтому он позволил английскому пароходу передавать призывы о помощи, выдавая место «Шеера», приказав ему остановиться флажным сигналом. Не отвечая, «Порт Хобарт» повернулся к «Шееру» кормой, пытаясь уйти.

«Если кто–то подставляет задницу, значит, хочет, чтобы его высекли»,— процитировал Гете один из офицеров на мостике «Шеера».

— Дайте предупредительный выстрел ему по курсу! — приказал Кранке.

Ударило орудие, и столб воды поднялся в сотне метров впереди парохода. Сигнальщики доложили, что струя за кормой исчезла, судно останавливается. Лицо Кранке прояснилось. Значит, капитану «Порт Хобарта» не был чужд здравый смысл. Он радировал несколько раз о помощи, указал свое название и место. Что он еще мог сделать? Только поступать, как ему приказывают. Он и так уже рисковал своей жизнью и жизнями своих подчиненных, используя радио. На этом закончился героизм. Все остальное было бы уже самоубийством.

Как отметила служба радиоперехвата на борту «Шеера», все радиопризывы парохода не были приняты англичанами. Ни одна станция не подтвердила прием. Но это сделал неожиданно какой–то американский военный корабль, который подтвердил прием сигналов

бедствия с «Порт Хобарта» и ретранслировал его радиограммы англичанам на Бермудские острова.

— Так американцы понимают свой нейтралитет,— прокомментировал Кранке.— И всеми силами пытаются заставить нас его уважать.

Призовая команда, посланная с «Шеера», была встречена на борту «Порт Хобарта» старшим механиком.

— Капитан ждет вас в своей каюте,— вежливо и с достоинством объявил он, как будто принимал обычных воскресных гостей.

— Сходите к нему,— посоветовал лейтенант Блайе лейтенанту Энгельсу, который командовал призовой партией.— Будьте с ним холодны, как только возможно, а мы обыщем судно.

Лейтенант Энгельс пошел за стармехом в каюту капитана.

— Он даже не вышел на палубу,— раздраженно подумал Энгельс, мысленно передразнив английского механика: «Капитан ждет вас в своей каюте».

По пути они прошли мимо гигантского моряка со свирепым лицом и белобрысого подростка лет пятнадцати, стоявших рядом. Полуоткрыв рты, они с любопытством смотрели на немецкого офицера.

— Это наш боцман и капитанский бей,— объяснил механик.

Старший механик открыл дверь и жестом пригласил лейтенанта войти. В комфортабельно меблированной каюте немецкого лейтенанта принял капитан «Порт Хобарта» Холл. Судовые документы, которые предъявил капитан, находились в превосходном порядке. Правда, секретных инструкций Адмиралтейства среди них не было, а капитан Холл явно не был тем человеком, который был готов сдать их противнику своей страны. Поэтому лейтенант Энгельс ни словом не коснулся этих инструкций, надеясь, что их обнаружит призовая команда, если эти бумаги еще находятся на судне.

— Сколько человек на борту? — чеканя каждое слово, спросил капитана лейтенант Энгельс.

— Шестьдесят восемь,— ответил капитан.— Из них восемь пассажиров; семь женщин и один мужчина, англичане. Что будет с леди?

— Если они будут вести себя как леди, то и с ними будут обращаться, как с леди,— сухо заметил лейтенант.

— Я в этом не сомневаюсь,— согласился капитан.— Но если их перевезут на ваш корабль, они будут подвержены очень большой опасности. Ведь это военный корабль, и идет война. Вам же не каждый раз удастся безнаказанно уйти, как это произошло 5 ноября.

— Возможно,— кивнул головой Энгельс.— Но разве на вашем судне женщины не подвергаются такой же опасности от превратностей войны?

По выражению лица капитана было видно, что эта мысль ему в голову не приходила.

Между тем лейтенант внимательно просмотрел судовые документы, из которых он узнал, что «Порт Хобарт» вышел 3 ноября из Ливерпуля и до двадцать пятого градуса западной долготы шел в сопровождении эскорта. После этого судно в одиночку направилось в Курасао, забункеровалось там, а затем должно было, пройдя Панамским каналом, следовать в Новую Зеландию.

— Вы нас сразу опознали? — поинтересовался лейтенант Энгельс.

— Нет, к сожалению,— признался капитан.— Вначале я вас принял за американца. Но когда увидел надстройку и трехорудийные башни, то понял, кто вы на самом деле.

— И немедленно сообщили об этом по радио? — гнусно ухмыльнувшись, спросил лейтенант.

— Конечно. Еще до того, как вы дали мне сигнал остановиться,— ответил капитан.

—В радиограмме вы сообщили какие–либо подробности о нас? — продолжал допытываться лейтенант.

— К сожалению, нет,— вздохнул капитан.

— Не сожалейте,— заметил лейтенант.— А благодарите судьбу, что мы ограничились сигналом и предупредительным выстрелом.

Капитан промолчал и неторопливым движением расстегнул воротник кителя. По документам вооружение «Порт Хобарта» состояло из одного 102–миллиметрового орудия, двух пулеметов Гочкиса, четырех баллонов для постановки дымзавесы и двух глубинных бомб. Командиром орудия был главстаршина из резерва новозеландского флота.

Лейтенант Энгельс осмотрел судовое орудие. Орудие было прикрыто мешками с песком. Наготове в открытом ящике лежали снаряды, столь же допотопные, как и само орудие.

По приказу Энгельса команда и пассажиры начали сходить в спасательные шлюпки. Женщины, главным образом пожилые, возвращались на этом судне из Англии домой — в Новую Зеландию. Несмотря на то, что все их планы рухнули, женщины сохраняли полное спокойствие. Их ждало интернирование почти без всяких шансов на обмен. Но они ничем не выдали своих чувств и благодарно улыбались немецким морякам, помогавшим им сойти в шлюпки и перенести туда их чемоданы.

Одна молодая женщина, которая была среди них, даже казалась веселой. Позднее, когда личность захваченных пассажиров была установлена, экипаж «Шеера» с великим удивлением узнал, что на борту их корабля оказалась одна очень известная английская актриса. Она свободно говорила по–немецки и очаровала всех матросов своим «данке зер».

В ее каюте обнаружили небольшую рекламную брошюру спектакля «Фауст» и саму книгу, испещренную пометками на английском языке. На странице 95 юная леди подчеркнула красными чернилами выражение: «Смирив гордыню, ты не сможешь не склониться пред силой страшною, что встретится тебе». Это очень соответствовало тому, что произошло с ней самой.

Между тем вооруженные пистолетами матросы призовой команды продолжали осматривать пароход, проходя по коридорам, где незапертые двери кают то открывались, то закрывались, в зависимости от качки судна. В каютах повсюду виднелись следы поспешного ухода команды и пассажиров. На полу и на диванах были разбросаны различные вещи, на палубе валялись пустые ящики столов и шкафов, письма и открытки с английскими штампами и почтовыми марками, фотографии родных и близких, некоторые из них — в рамках. Снова беспощадный кулак войны обрушился на десятки семей, перевернув их жизнь, подобно лопате, разрывающей муравейник.

В это время лейтенант Блайе вместе в капитаном Холлом открыли винную баталерку, заполненную бутылками виски самых различных сортов. Капитан предлагал перенести все это на шлюпки, и лейтенант, в принципе, не возражал, когда раздались усиленные рупором крики: «Оставить судно! Всем немедленно перейти в шлюпки!»

Удивленный такой спешкой и не зная, что произошло, лейтенант Блайе бегом поднялся на верхнюю палубу.

— Быстро спускайтесь в шлюпку,— приказал лейтенант Энгельс,— отойдите от борта метров на двести и ждите дальнейших распоряжений.

Блайе узнал, что унтер–офицер, который должен был разместить в различных местах парохода подрывные заряды, сделал это по собственной инициативе, не ожидая приказа. А когда был получен приказ это сделать, унтер–офицер его неправильно понял и решил, что это приказ подорвать судно. И немедленно поджег бикфордовы шнуры. Сделав это, он с

ужасом увидел, что лейтенант Энгельс и его люди совсем не собираются покидать судно, продолжая без спешки его осматривать.

— Почему вы не уходите, господин лейтенант? — испуганно поинтересовался унтер–офицер и доложил, что бикфордовы шнуры уже горят.

— Что? — не поверил своим ушам лейтенант Энгельс. — Кто тебе разрешил?.. Кто приказал?..

Но тут офицер понял, что уж коль шнуры горят, то не следует терять время на служебное расследование действий подрывника на судне, готовом взлететь в воздух, а надо побыстрее эвакуировать всех в шлюпки. Еще более непредсказуемой ситуацию делали примерно полдюжины акул, которые кружились вокруг парохода, предвкушая сытный обед. Их спинные плавники лейтенант Энгельс отлично видел с мостика, где остался с тремя добровольцами, считая, что мостик — самое безопасное место в подобной обстановке.

Первый взрыв раздался, когда лейтенант Энгельс угощал своих матросов сигаретами. Ударная волна захлопнула портсигар, предварительно выкинув из него все содержимое.

Затем последовательно прогремели еще четыре взрыва, выбросив в небо обломки и языки пламени. Никто из стоявших на мостике ранен не был, и лейтенант Энгельс просигналил на ближайшую шлюпку, чтобы та подошла к борту судна и приняла их. «Порт Хобарт» стал медленно крениться.

— Поспешите,— приказал Энгельс своим людям.— Два заряда не взорвались, он, наверное, забыл поджечь шнуры. Но все может случиться.

Передав на шлюпку судовые документы и журналы, Энгельс и его матросы сами прыгнули в нее, и шлюпка стала отходить от гибнущего парохода. Когда они отошли примерно на сто метров, взорвались еще два заряда, но «Порт Хобарт» упорно не желал тонуть. «Шеер» прямой наводкой стал добивать медленно тонущий пароход из 105–мм зениток. «Порт Хобарт» загорелся, и ветер понес над морем черные клочья дыма. На корме «Шеера», заткнув уши, стояли команда и пассажиры парохода, наблюдая за его агонией.

Женщины не проявляли никакой нервозности, когда снаряды, пролетев над их головами, рвали на куски «Порт Хобарт». Судно начало наконец тонуть. Сначала его нос медленно, как бы с неохотой, стал погружаться в воду.

Уже исчезнув с поверхности моря, носовая часть судна несколько раз приподнималась над зыбью, и с нее водопадами срывалась вода. Под напором волн брошенное судно стало раскачиваться, и палубный груз смыло за борт. Это были ящики, где находились части самолетов для ВВС Новой Зеландии. Носовая часть парохода каждый раз погружалась все глубже, а кормовая поднималась все выше. Вода, гуляющая по палубе, погасила пожары, и из недр судна наряду с черным дымом стал вырываться пар, на какое–то время полностью закрыв «Порт Хобарт». Оставались видны только верхушки его мачт, погружавшиеся в океанскую пучину. Наконец «Порт Хобарт», окутанный клубами дыма и пара, исчез с поверхности моря. На океанской зыби покачивались только какие–то доски, планки, пара самолетных крыльев и какая–то ветошь. Это все, что осталось от судна водоизмещением 7448 брутторегистровых тонн, имевшего на борту груз фосфатов, бумаги, краски, машинного масла, рельс, линолеума и соли.

Сигнал «Р. Р. Р.», который «Порт Хобарт» успел передать в эфир, переполошил английское командование, хотя из радиограммы было не совеем ясно, идет ли речь о вспомогательном крейсере или о карманном линкоре. Тем не менее, на «Шеере» поняли, что пора уходить из этих вод и идти к островам Зеленого Мыса, где сходились торговые пути, ведущие в Англию из Южной Африки и Южной Америки.

Необходимость усиления охраны своего судоходства поняли и в Лондоне. Наряду с кораблями, уже находящимися в Северной и Южной Атлантике, было сформировано новое «Соединение К», в которое вошли новейший авианосец «Формидейбл» и тяжелые крейсера

«Бервик» и «Норфолк». Это соединение должно было оперировать у западного побережья Африки, базируясь на Фритауне.

На острове Святой Елены базировались авианосец «Гермес» и один из крейсеров типа «Д», а южноамериканская эскадра была усилена тяжелым крейсером «Кумберленд» и легким крейсером «Ньюкастл». В то же самое время всем судам, следующим из Южной Атлантики, была передана инструкция прокладывать курс западнее островов Зеленого Мыса, так как командование считало, что там их легче будет защитить от разбоя со стороны германских надводных рейдеров. Но именно в этот–то район Кранке и вел «Адмирала Шеера» в надежде на новую удачу.

VII

«Шеер» шел новым курсом — точно на восток. Несколько суток карманный линкор держался кромки Саргассова моря, которое некогда так разочаровало Колумба, принявшего его за сушу, но в конце концов убедившегося, что здесь вода, только вода и ничего, кроме воды.

Кранке вел корабль постоянным курсом — строго на Восток, намереваясь разворошить всю голубятню Британского Адмиралтейства неожиданным появлением на судоходных путях южнее Канарских островов, где сходились маршруты английских торговых судов, следовавших из южно–американских портов и вокруг мыса Доброй Надежды на их далеком пути в метрополию из Индии и Австралии.

К воскресенью «Шеер» вышел на позицию между западной частью Канарских островов и островов Зеленого Мыса. Вскоре сигнальщики доложили об обнаружении дыма на горизонте по пеленгу двести сорок восемь. Вахтенный офицер подошел к палубному бинокуляру.

— Ничего не вижу,— доложил он, внимательно осматривая горизонт.

Он протер линзы и взглянул снова.

— Нет,— повторил офицер.— Ничего не вижу. Ты, наверное, ошибся,— сказал он сигнальщику.

И он пригласил матроса еще раз взглянуть в бинокуляр. Тот посмотрел.

— Действительно, господин лейтенант. Я тоже сейчас ничего не вижу. Но когда я смотрел раньше,— уверенно доложил сигнальщик,— там точно что–то было.

— Хорошо,— согласился лейтенант.— Иди и доложи командиру об этом.

Матрос подошел к командиру и доложил, что видел дым на горизонте, который через мгновение исчез.

Выслушав доклад, капитан первого ранга Кранке, взглянув на карту, спросил мнение штурмана. Исчезнувший дым мог принадлежать теплоходу, но мог — и военному кораблю.

— Нет никаких признаков того, что где–нибудь поблизости находятся боевые корабли англичан,— сообщил представитель разведки капитан второго ранга Баддэ.— Но, с другой стороны, мы получили сведения, что крупный и хорошо охраняемый конвой в настоящее время следует на юг. В его прикрытии есть даже авианосец.

Баддэ посмотрел на карту и сказал, что, по всем признакам, этот конвой должен сейчас находиться где–то южнее Канарских островов.

— Поэтому нам нужно быть осторожными,— сделал вывод Кранке.— Мы сейчас проследуем в том направлении, на которое указал сигнальщик, подойдем достаточно близко, чтобы увидеть верхушки мачт, а там посмотрим.

И командир приказал увеличить скорость до двадцати четырех узлов.

Подняв по носу огромный бурун и задрожав всем корпусом, «Шеер» помчался в указанном направлении, и через двадцать минут сигнальщики доложили, что прямо по курсу появились верхушки мачт какого–то судна.

Командир сам поднялся на верхнюю площадку надстройки и долго рассматривал мачты в телескоп.

— Это не военный корабль,— наконец сказал он.— Это торговое судно.

Приказав лечь на курс, параллельный курсу неизвестного судна, Кранке спустился на мостик, и, входя в штурманскую рубку, сказал молодому сигнальщику:

— Молодец! Там действительно идет какое–то судно!

В штурманской рубке дискуссия продолжалась. Верхушки мачт, двумя иголками торчавшие над горизонтом, мало о чем говорили.

Принадлежит это судно противнику или какой–нибудь из нейтральных стран? Может быть, это вспомогательный крейсер или пассажирский лайнер?

— Я не знаю, где находится конвой,— сказал Кранке.— И не хочу, чтобы этот корабль объявил по радио о нашем присутствии здесь или, что еще хуже, навел бы на нас авиацию. Дождемся наступления темноты.

Всех особенно беспокоил вопрос: если это окажется пассажирский лайнер, то что делать с его пассажирами?

Итак, было решено держаться до наступления темноты на параллельном курсе с неизвестным судном, которое, не делая никаких подозрительных движений, также продолжало следовать прежним курсом. Следовало иметь в виду, что судно могло оказаться и немецким вспомогательным крейсером. Но немецких вспомогательных крейсеров было очень мало, а Атлантика была настолько большой, что случайная встреча с ними практически исключалась. Радисты прослушивали эфир, но никаких переговоров военных кораблей в этом районе зафиксировано не было.

Когда начало темнеть, Кранке приказал немного повернуть на сходящийся с неизвестным судном курс. Командир «Шеера» рассчитывал обогнать незнакомца и появиться с его носового курсового, чтобы тот, окажись он англичанином, не мог использовать своего орудия, которое, как правило, устанавливалось на корме. Неизвестное судно шло со скоростью примерно двенадцать узлов, и «Шееру» пришлось заметно увеличить скорость, чтобы обогнать его. Когда совсем стемнело, возникло опасение, что преследуемое судно изменит курс и исчезнет в ночи. Был включен радиолокатор, сообщавший о движении этого судна все, что необходимо было знать.

Кранке сидел в своем командирском кресле на мостике, попыхивая своей неизменной бразильской сигарой — спокойный и умиротворенный.

Столь благодушный вид командира побудил кинооператора, прикомандированного от Министерства пропаганды, осмелиться задать ему вопрос:

— Когда мы атакуем, господин капитан первого ранга?

— Подождем, когда они там поужинают и усядутся играть в покер, — дружелюбно ответил Кранке.

В этот момент тучи закрыли луну, и над морем повисла кромешная тьма.

— А как ваши сигнальщики могут следить за противником в такой темноте? — настырно продолжал задавать вопросы кинооператор.

— Мы составили для них специальную витаминную диету с большим количеством моркови,— не моргнув глазом, ответил штурман.— Благодаря ей, они видят в темноте, как кошки.

Радиолокационная станция считалась совершенно секретной, и никто на борту, кроме операторов, не знал о ее существовании. Многие видели антенну на надстройке, но никто не осмеливался поинтересоваться, что это такое.

В 20:50 «Шеер» несколько изменил свой курс, начав постепенное сближение с целью.

— Пеленг тринадцать,— доложили с РЛС.— Дистанция шесть тысяч метров…

— Дистанция пять тысяч пятьсот метров.

Сноп искр вылетел из трубы «Шеера». Этого невозможно было избежать при увеличении скорости, что каждый раз вызывало раздражение всех на мостике, опасавшихся, что корабль будет замечен раньше времени. Между тем с сигнального поста на фор–марсе доложили, что визуально наблюдают силуэт большого судна. Кранке приказал открыть прожектор.

Сноп света выхватил из темноты большое судно всего в каких–нибудь трех тысячах метров от «Шеера». В ответ судно зажгло опознавательные огни, напоминая в призрачном свете прожектора мистического «Летучего голландца».

— На корме судна имеется орудие! — доложили сигнальщики на мостик.

На мостике это видели и сами. Один вопрос решился. По крайней мере, это не «нейтрал». 105–миллиметровое орудие «Шеера» произвело предупредительный выстрел под нос перехваченного судна. Как только «Шеер» открыл прожектор, англичане начади отворачивать в сторону. С «Шеера» промигали сигнальным фонарем: «Остановиться! Не использовать радио!»

В этот момент все на палубе «Шеера» увидели людей, бегущих на корму британского судна. Видимо, это были комендоры. Затем все заметили, как ствол орудия стал подниматься и разворачиваться в сторону их корабля.

— Включить второй прожектор! — спокойно приказал Кранке.

Луч света уперся в корму британского судна, осветив комендоров, лихорадочно суетящихся у орудия. Видимо, они считали, что имеют дело с германским вспомогательным крейсером и готовы были сражаться. Английский капитан, судя по всему, не предполагал, что встретился с кораблем, способным уничтожить его одним залпом. Кранке решил оставить английского капитана в его заблуждении и приказал открыть огонь вспомогательным калибром, поскольку судно не подчинилось его приказам и не реагировало на предупредительный выстрел. При этом командир «Шеера» шел на риск: шальной английский снаряд мог угодить в «Шеер». Старший артиллерист дал команду, и орудия заговорили.

Практически одновременно язык желтого пламени вырвался из ствола английского орудия, и над «Шеером» просвистел снаряд.

— Боже милосердный! Они стреляют! — воскликнул находящийся на палубе синоптик Дефант и почел за благо спуститься вниз от греха подальше. Там он повстречал другого офицера, напротив, желающего выйти на верхнюю палубу.

— Гроза надвигается? — спросил офицер Дефанта, услышав гром орудий. — Дождь уже начался? — Видимо, он хотел освежиться.

Теперь огонь открыли и 105–миллиметровые зенитки. Вскоре начались прямые попадания в британское судно. Тем не менее кормовое орудие англичан продолжало посылать в сторону «Шеера» снаряд за снарядом. Однако без квалифицированного управления огнем все снаряды англичан летели мимо. Судно уже горело в нескольких местах, но англичане упорно продолжали надеяться, как и в случае с «Джервис Беем», на удачу Давида в бою с Голиафом. Но снова выиграл Голиаф.

Только после того, как 150–миллиметровые орудия «Шеера» выпустили тринадцать снарядов, а 105–миллиметровые — десять, британский капитан решил, что с него хватит, и

выполнил приказ остановиться. Видимо, в то же самое время он дал приказ своим комендорам прекратить огонь,— было видно, как они отошли от орудия.

Кранке запросил радиорубку, сообщили ли англичане по радио о нападении. Если бы это было так, ему пришлось бы продолжать огонь до тех пор, пока не будет уничтожена радиостанция на этом судне. Корабельные радиостанции с самого начала их использования всегда считались одним из самых ненадежных и капризных устройств, когда–либо устанавливавшихся на боевых кораблях. Как правило, в самый критический момент либо сгорала лампа, либо — что еще хуже — шальной снаряд или даже мелкий осколок разрушал всю налаженную систему внутренней и внешней связи. Кранке было уже давно известно, что англичане перенесли радиостанции почти на всех своих судах с главной надстройки в менее опасное место, которого точно никто не знал.

К счастью, из радиорубки доложили, что судно радиостанцией не пользовалось, и Кранке приказал прекратить огонь. Он не был настолько кровожаден, чтобы получать удовольствие от убийства храбрых моряков, хотя по международному закону имел на это полное право — судно ответило огнем на его приказ остановиться.

Теперь удалось установить название судна. Это был сухогруз «Трайбсмен». Он стоял без движения, равномерно покачиваясь на океанской зыби и травя пар. Включенная сирена постепенно затихала по мере уменьшения давления пара. На корме судна зияли четыре пробоины от снарядов, напоминая кляксы на обложке книги. Кранке приказал выключить прожекторы, которые в ночное время могли быть заметными на большом расстоянии; не следовало забывать, что в этих водах могли находиться английские подводные лодки.

Старший офицер Грубер с матросами стоял на шканцах, готовясь принять на борт команду «Трайбсмена» и пассажиров, если таковые имелись на судне. За борт были спущены шторм–трапы, а санитары с носилками дежурили на палубе, чтобы немедленно отправить поступивших раненых в лазарет.

После того, как были закрыты прожекторы, глаза моряков некоторое время привыкали к темноте, а затем капитан второго ранга Грубер стал сигналить ручным фонарем, чтобы дать ориентир спасательным шлюпкам британского судна.

— Шлюпка на воде! — крикнул один из матросов, указав рукой левее судна.

— Нет,— присмотрелся старший офицер.— Это не шлюпка. Видимо, в воде отражается один из огней судна.

Но это было не так, поскольку огни совершенно явно двигались, подпрыгивая на волнах.

— Люди за бортом! — неожиданно закричал боцман.

Теперь все увидели, что источником света были британские спасательные жилеты, лампочки на которых зажигались автоматически от взаимодействия с водой. Затем моряки «Шеера» услышали, что люди в воде кричат не по–английски, а что–то наподобие слова «Алла!» Когда их в итоге вытащили на палубу «Шеера», то сначала приняли за негров и удивились их малому росту, но, присмотревшись, поняли, что это индусы.

Закутавшись в одеяла, индусы сели на палубу. Они так дрожали от холода, что не могли удержать в пальцах предложенные им сигареты. Перебивая друг друга, спасенные рассказали морякам «Шеера», что их шлюпка перевернулась, едва коснувшись воды, что много людей находится за бортом, а на «Трайбсмене» — команда еще одного судна Восточно–Азиатской Компании, потопленного немецкой подводной лодкой, которую «Трайбсмен» должен был доставить в Сингапур.

Между тем английские моряки стали собираться на палубе «Шеера». Некоторые добрались до него вплавь — с перевернувшейся шлюпки. Их не успевали записывать и сортировать. Англичан разместили вместе с командой «Хобарта», отведя им для приема пищи кают–компанию унтер–офицеров.

— Спасибо, что не даете нам соскучиться,— сказал капитан «Хобарта» лейтенанту Петерсену, отвечавшему за пленных.— Я этого не забуду, когда вас самих выловят из воды и возьмут в плен.

— Не думаю, что подобное когда–нибудь произойдет, — весело ответил лейтенант.

— А я уверен,— не сдавался капитан,— что еще наступит время, когда вы будете радоваться любому свидетелю, который бы подтвердил факт вашего человеческого обращения с военнопленными. Вы еще вспомните эти слова!

Лейтенант Петерсен не ответил ничего.

Выяснилось, что среди прибывших на «Шеер» нет капитана «Трайбсмена», старшего механика, начальника радиостанции и еще нескольких офицеров и матросов. Оказалось, что они ушли на моторном катере, спустив его с противоположного от «Шеера» борта. Когда это стало известно, они уже были, наверное, на расстоянии нескольких миль от линкора. Лейтенант Петерсен немедленно доложил об этом командиру.

—Досадно,— согласился Кранке.— Но делать нечего. Мы не можем прочесывать этот район, светя прожекторами, в надежде обнаружить их. Будем надеяться, что им не удастся добраться до берега, хотя у них есть на это хорошие шансы.

Сразу же после того, как «Шеер» прекратил огонь, на «Трайбсмен» была направлена призовая партия. По пути они видели много плывущих по воде людей и переполненные шлюпки, где находились главным образом индусы.

— Плывите к нашему кораблю,— кричал им возглавлявший призовую команду лейтенант Энгельс,— вас примут на борт!

Приблизившись к «Трайбсмену», лейтенант Энгельс обошел на катере дрейфующее и покачивающееся на зыби судно. «Трайбсмен» казался полностью покинутым. Никто не откликнулся на требование лейтенанта Энгельса подойти к борту. По свисшему с кормы шторм–трапу лейтенант забрался на палубу. Там не было ни души, но следовало соблюдать осторожность. Англичане могли приготовить массу сюрпризов — например, оставить на палубе и внутри судна хорошо замаскированные подрывные заряды.

Вслед за лейтенантом на палубу влез старший унтер–офицер Крюгер. Не успел он ступить на палубу, как услышал выстрел. Крюгер выхватил пистолет, но выяснилось, что это лейтенант выстрелил по какой–то напугавшей его тени на фоне лязгающей на качке железной двери. Затем на палубу поднялись остальные моряки призовой команды. Крюгеру и матросу–радисту было приказано найти место, где расположена судовая радиорубка, и досконально выяснить, сообщил ли «Трайбсмен» о нападении на него.

В мирное время радиорубку обычно располагали где–нибудь вблизи командного мостика. Но с началом войны англичане стали оставлять рядом с ходовой рубкой только приемник, а передатчик укрывали в более безопасном месте. Командный мостик и ходовая рубка «Трайбсмена» напоминала маленькую крепость, укрытую бревнами и мешками с песком для защиты от осколков. На корме, кроме длинноствольного орудия, был обнаружен еще и пулемет, установленный на надстройке, чтобы отбиваться от самолетов. У пулемета оказался солидный запас снаряженных лент.

В этот момент на судне зажегся свет. Инженер–лейтенант Клаазен и его механики, спустившись вниз, обнаружили распределительный щит и запустили одну из динамомашин.

Но даже при свете старший унтер–офицер Крюгер сначала никак не мог обнаружить радиорубку. Затем он увидел трап, ведущий с одной палубы на другую, также прикрытый лесом и мешками с песком. Под трапом находился узкий лаз. Унтер–офицер протиснулся в него и обнаружил то, что искал. В небольшом помещении находились и приемник, и передатчик. На палубе стоял пустой деревянный ящик, раскрашенный желтыми полосами.

Видимо, в этом ящике хранились секретные документы. Возможно, британский радист успел уничтожить или взял их с собой, бежав вместе с капитаном и другими офицерами на катере.

Поспешный обыск, проведенный Крюгером, выявил мало интересного. Удалось найти только какие–то бланки со штампами Британского Адмиралтейства. Крюгер взял их на всякий случай. На стуле висела тропическая куртка. Видимо, радист, покидая в спешке судно, решил одеться потеплее. Крюгер обыскал карманы куртки, где обнаружил сложенный вдвое лист бумаги. Прочтя его, Крюгер стиснул зубы. Там было написано: «SOS! Находимся под обстрелом германского рейдера…» Это было последнее сообщение, переданное в эфир британским радистом.

«Трайбсмен» был современным судном, построенным в 1938 году и прекрасно оснащенным. Скрывшийся на катере капитан знал свое дело — на судне царила чистота, нигде не было видно облупленной краски или ржавчины, как на большинстве торговых судов.

Разместив подрывные заряды, призовая команда собралась на корме судна, доложив обстановку лейтенанту Энгельсу. Тот пересчитал своих людей и приказал им быстро спуститься в катер. Когда они были на полпути к «Шееру», за их спинами прогремел первый взрыв. Подрывные заряды были расположены в вентиляционных шахтах и машинном отделении. Они начали взрываться один за другим, пробивая в корпусе судна большие пробоины. «Трайбсмен» стал быстро оседать в воду, и через двадцать семь минут, когда призовая команда уже вернулась на борт «Шеера», волны сомкнулись над этим судном.

Из судовых документов «Трайбсмена» стало известно, что судно вышло из Ливерпуля в Калькутту 20 ноября с грузами общего назначения и двумя тысячами мешков почты. До 24 ноября судно шло в составе конвоя, а затем пошло самостоятельно, намереваясь обогнуть мыс Доброй Надежды. Второй штурман с «Трайбсмена» оказался на борту «Шеера», и лейтенант Петерсен спросил у него, чего они хотели добиться, открыв огонь по «Адмиралу Шееру»? Не сошли ли они все с ума?

— Мы были ослеплены прожекторами,— признался штурман,— и приняли вас вначале за всплывшую подводную лодку. Вскоре мы поняли, что это не подводная лодка, и подумали, что имеем дело со вспомогательным крейсером. Когда же мы поняли, с кем имеем дело, капитан немедленно приказал прекратить огонь и оставить судно.

— Ваш радист передал об этом сообщение в эфир? — поинтересовался Петерсен.

— Он обязан был это сделать, не ожидая каких–либо приказов,— пояснил пленный штурман.— И я абсолютно уверен, что он так и поступил.

VIII

Потопив «Трайбсмен», «Шеер» в течение двадцати четырех часов шел юго–западным курсом, затем повернул на северо–запад, а через двенадцать часов — на северо–восток. Потом Кранке проложил курс на восток, а позднее вернулся на северо–западный курс. Капитану первого ранга Кранке было нелегко принимать решения в сложной военно–морской шахматной партии, где одной пешке — его кораблю — противостояли мощные силы противника. В этой игре командир «Шеера» не имел права на ошибку, ибо первый же неверный ход мог стать фатальным, и игра оказалась бы законченной. Игра осложнялась еще и тем, что Кранке практически ничего не знал о диспозиции британских военно–морских соединений, грозящих ему уничтожением. «Хобарт» открыто сообщил о нем перед гибелью, а теперь становилось ясно, что и «Трайбсмен» успел передать в эфир по меньшей мере короткое предостережение.

Оставалось только надеяться, что это сообщение не было никем принято. Кроме того, не следовало забывать и о капитане «Трайбс–мена», бежавшем на катере. Его могли подобрать проходящие мимо суда, но даже если этого не произошло, он вполне может добраться до Канарских островов, которые находятся не так далеко. Капитан точно укажет место нападения на «Трайбсмен» и раскроет тех, кто это сделал.

Рассуждая о том, что противник может ожидать от него далее, капитан первого ранга Кранке пришел к выводу, что в Британском Адмиралтействе предполагают его дальнейшее движение на юг и юго–восток по образцу действий «Адмирала графа Шпее», находившегося примерно в схожей ситуации. В итоге Кранке решил следовать на север, чтобы у противника создалось впечатление, что он возвращается в Германию и намерен на обратном пути перехватить и отправить на дно еще пару транспортов из состава конвоев НХ.

Следующие несколько дней «Шеер» двигался на север через пустынный океан. Достигнув на этом курсе намеченной точки, Кранке повернул корабль на юг. На борту шла обычная корабельная служба, и свободные от вахт нашли себе новое развлечение: наблюдать за повадками пленных индусов. Выходя на палубу, те усаживались, скрестив по–восточному ноги, в тени кормовой башни и сидели там без движения, напоминая каменные изваяния Будды. Все они были низкорослыми, страшно худыми — кожа да кости,— забитыми и запуганными. Глядя на них, трудно было представить, что их страна создала могучую цивилизацию еще тогда, когда Британия и Германия находились в первобытном состоянии.

Индусы отказывались есть любую другую пищу, кроме риса, который готовили сами так, чтобы каждое зернышко отставало одно от другого. Кинооператор, забыв о прочих делах, постоянно ходил за индусами, тратя на них километры пленки.

Между тем корабельные авиаторы пытались оживить своего любимого «попугая». Сам лейтенант Питч надел комбинезон и трудился наравне с механиками. Они сделали все, что могли, и Питч направился к Кранке доложить, что «Ара–до» к полетам готов. Капитан первого ранга Кранке лично проинспектировал результаты их работы и с сомнением покачал головой:

— Вы знаете, Питч, как для нас важен этот самолет. Но, если честно, то я никогда не разрешу вам даже пытаться взлететь на том, что от него осталось.

— Я готов взять всю ответственность на себя, герр капитан первого ранга,— пообещал Питч.

— Интересно,— полюбопытствовал Кранке,— кто будет отвечать после того, как вы грохнетесь в море, а мне не удастся вас вытащить?

— Но самолет в полном порядке,— продолжал настаивать Питч.— Я как пилот отвечаю, что никакого ЧП не произойдет, не считая разных мелочей. В конце концов, мы просто обязаны испытать машину: пригодна она к службе или нет? Тем более, это можно сделать прямо сейчас. Лучше погоды не придумаешь!

Кранке, скрепя сердце, согласился. Он развернул корабль под ветер и остановил машины. Были спущены все шлюпки, которые выстроились цепочкой вдоль предполагаемого маршрута Питча с интервалами в сто метров, чтобы в случае необходимости быстро выловить из воды самого Питча и его наблюдателя.

Все свободные от службы вывалили на верхнюю палубу, чтобы поглазеть на это рискованное представление.

Лейтенант Питч просигналил из кабины самолета, и офицер, управляющий катапультой, не скрывая своего беспокойства, дал отмашку флагом. Ко всеобщему удивлению (как потом выяснилось, и самого Питча), «Арадо» великолепно вышел в воздух. Но затем он стал качаться из стороны в сторону как пьяный, заваливаться на нос и падать, теряя высоту. У самой поверхности Питчу удалось выровнять машину, и «Арадо» плюхнулся в воду, как мешок с углем, упавший за борт. По крайней мере, он остался на плаву и не получил серьезных повреждений, а последующая проверка показала, что у самолета не работали элероны и заело всю систему управления.

Обнаруженные дефекты были исправлены, и через пару дней лейтенант Питч попытался снова взлететь с «Шеера» с принятием тех же мер предосторожности. Памятуя прошлую попытку, все волновались и беспокоились еще сильнее. На этот раз все прошло хорошо, если

не считать того, что кустарный ремонт уменьшил скорость самолета примерно на двадцать миль в час. Но он был снова пригоден к службе!

Время от времени «Шеер» менял курс, прочесывая тот район Атлантики, который Кранке выбрал для охоты. Но все было пусто. Ни дымка, ни мачт не появлялось на горизонте. Возможно, Британское Адмиралтейство, получив предупреждение, изменило маршруты конвоев. Хорошо, что удалось ввести в строй «Арадо». Питч несколько раз летал на разведку, но каждый раз возвращался, ничего не обнаружив.

Вернувшись из очередного, наиболее продолжительного полета, Питч доложил, что в восьмидесяти милях от «Шеера» он обнаружил большое судно, похожее на «Трайбсмен», идущее на юго–восток. Пилот обратил внимание, что надстройки судна были покрашены в белый цвет.

Проанализировав все данные, Кранке пришел к выводу, что это американец, и решил не связываться. Сталкиваться с нейтралами было очень опасно. Потопить их было нельзя, а они немедленно оповещали весь мир о появлении рейдера.

Вечером того же дня с «Шеера» наблюдали интересное явление природы, когда на горизонте сошлись два тропических грозовых фронта. Казалось, что наступил конец света, когда страшные молнии ударили по поверхности океана, а от ужасающего грома заложило уши, как от залпов главного калибра.

На следующий день «Шеер» изменил курс, снова направившись на рандеву с «Нордмарком» для пополнения запасов топлива и провизии.

Закончив погрузку, оба корабля разошлись, назначив следующее рандеву на 27 декабря в Южной Атлантике.

«Шеер» продолжал свое движение на юг и через несколько дней должен был пересечь экватор. В мирное время это событие всегда отмечалось театральной церемонией с появлением на борту бога Нептуна, морских чертей и крещением тех, кто впервые пересекает экватор. Те, кому впервые предстояло пройти через нулевую параллель, наслушавшись баек стариков, дрожали от страха и надеялись, что в связи с военным временем церемония будет отменена. Но Кранке решил не отступать от традиций и провести церемонию в несколько упрощенном виде, чтобы она не очень помешала несению службы.

Более тысячи молодых моряков, таким образом, должны были предстать перед гневными очами Нептуна и объяснить причину вторжения в его владения. 10 декабря «Шеер» пересек тропик Рака, а следовательно, вторгся во владения Нептуна. В 17:00 грозный бог выступил по корабельной трансляции, грозя экипажу страшными карами за нарушение границ его царства. Через пять дней, за сутки до перехода линии Нептуна (экватора), на борту «Шеера» появился адмирал Тритон в окружении чертей и людоедов, вселяя ужас в сердца неофитов. Тритон должен был подойти к борту на катере, но церемонию упростили, и он появился из люка, тем не менее, его приветствовали, как и положено, горнами и боцманскими дудками. После чего командир отдал Тритону рапорт. Капитан первого ранга Кранке, в парадной форме при орденах, встретил посланца Нептуна на шканцах и, взяв под козырек, доложил:

— Тяжелый крейсер «Адмирал Шеер» с экипажем в тысяча триста сорок человек, из которых тысяча сорок не прошли крещения, почтительно просит у Его Величества Морского Царя разрешения пройти через его владения.

— С большим удовольствием разрешаем вам это, дорогой Кранке, ответил адмирал Тритон.— В своем подводном царстве мы слышали много хорошего о вас и ваших моряках.

Адмирал Тритон сиял золотыми украшениями и наградами и имел длинную седую бороду, как у адмирала Тирпица. Под всем этим трудно было узнать унтер–офицера Дима, который играл эту роль.

Главная церемония состоялась на следующий день. На палубе корабельный оркестр играл популярные мелодии, заглушаемые криками жертв и гоготом зрителей. К великому ужасу всех собравшихся среди неофитов оказался старший офицер «Шеера» капитан второго ранга Грубер. Все опасались, что Грубер, используя свое высокое служебное положение, найдет способ отвертеться от обязательного крещения, а потому купали его в бассейне дольше других.

Нептуна изображал лейтенант Петерсен, а его жену — Морскую царицу — молодой розовощекий матрос, которого нарядили в женское платье, искусственно создав все нужные выпуклости. Астроном Нептуна вышел вперед и взглянул в свой огромный Секстант.

— Ноль градусов! — громогласно объявил он.

В этот момент «Шеер» пересек экватор, о чем всех стоявших на вахте и участников церемонии оповестила включенная сирена.

А к вечеру представление закончилось. Тысяча сорок человек получили крещение. До темноты люди приводили в порядок себя и корабль.

На следующий день на «Шеере» праздновали еще одно событие, хотя менее шумно. Счетчик оборотов показал, что гребные валы корабля завершили семьдесят пять миллионных циклов работы, что в пересчете на расстояние означало, что «Шеер» уже четыре раза обошел вокруг света.

По этому случаю в машинном отделении ожидали визита командира.

Когда на счетчике появилось число 74 999 999, командир электромеханической боевой части капитан второго ранга Эве остановил машины.

В этот момент в машинное отделение спустился Кранке, где его встретил не Эве, а вахтенный унтер–фицер. Унтер–офицер обратился к командиру с краткой речью, из которой Кранке мало что понял, но, подойдя к тахометру, увидел, как на нем выскочили цифры — 75 000 000.

Это произошло в 16:00, 17 декабря 1940 года.

IX

«Адмирал Шеер», продолжая движение на юг, выходил теперь на торговые пути между Бразилией и Европой и между Бразилией и Африкой.

В этом районе особый интерес представляли британские суда, снабжавшие военно–морские базы англичан в Гибралтаре и Фритауне.

17 декабря Кранке развернул корабль на северо–восток. На этом курсе «Шеер» вскоре снова пересек экватор, но это уже никого не беспокоило — на корабле не осталось ни единой души, не прошедшей «крещения» Нептуном. Мысли экипажа занимали теперь более серьезные вещи. Отремонтированный и прошедший испытания «Арадо» два раза в день — утром и во второй половине дня — вылетал на разведку. 18 декабря, при возвращении из очередного разведывательного полета, лейтенант Питч покачал крыльями своего гидроплана. Это означало, что летчики «Арадо» обнаружили какое–то судно. Поднявшись на мостик, Питч доложил, что обнаружил сухогруз примерно в восемь тысяч тонн с орудием на корме, блиндированным мешками с песком. Судно шло на северо–восток курсом, почти параллельным курсу «Шеера». В 11:36 на горизонте показались мачты британского судна. Чуть позднее появились труба и темно–желтые надстройки. И, наконец, стал виден корпус, глубоко сидящий в воде. Судно шло в полном грузу.

Сигнальщики этого судна также заметили «Шеер», и радиостанция сухогруза немедленно стала передавать сообщение о приближении к ним военного корабля. «Р. Р. Р.» — разнеслось в эфире, и, хотя радисты «Шеера» пытались заглушить передачу, этого сделать не удалось,— какая–то британская станция подтвердила получение сигнала бедствия.

— Дать предупредительный выстрел! — приказал Кранке.

Просвистев в воздухе, снаряд поднял фонтан воды перед носом парохода. Однако вместо того, чтобы остановиться, судно отвернуло в сторону и увеличило скорость, пытаясь уйти. Из радиорубки доложили, что британское судно продолжает посылать сигналы бедствия. Одну из радиограмм подтвердил Фритаун и запросил судно, сколько труб у атакующего корабля: одна или две.

— Второй предупредительный выстрел! — скомандовал Кранке.

150–миллиметровый снаряд взорвался у самого носа парохода, подняв столб воды, обрушившийся на палубу.

— Противник уменьшает ход, — доложили сигнальщики, и орудие «Шеера» замолчало.

Видимо, у капитана судна хватило здравого смысла прекратить сопротивление и избежать бессмысленного кровопролития.

«Шеер» медленно приближался. Пароход стравил пар и остановился. Кранке соблюдал полную осторожность. Вызывали недоумение слишком высокие палубные надстройки парохода, и нельзя было исключать какой–нибудь ловушки. Пароход мог оказаться тяжеловооруженным вспомогательным крейсером, замаскированным под обычное торговое судно.

Лейтенанты Энгельс и Блайе с призовой командой торопливо направились к английскому судну.

— Они что–то выкидывают за борт! — внезапно закричал лейтенант Блайе.— Наверное, секретные документы. Запросите «Шеер», что нам делать в первую очередь: попытаться найти выброшенное или подняться на палубу?

С «Шеера» просигналили: «Поднимайтесь на борт. Поисками займется другая шлюпка».

С парохода сбросили шторм–трап, но он почему–то оказался слишком коротким, чтобы до него можно было дотянуться со шлюпки. Лейтенант Энгельс крикнул об этом англичанам, но некоторое время никакого ответа не было. Лейтенанту пришлось громко крикнуть еще несколько раз, прежде чем чья–то голова свесилась через планширь. Поняв наконец в чем дело, англичанин с улыбкой опустил трап немного ниже. Но Энгельсу пришлось совершить мощный прыжок, когда волна подняла шлюпку вверх, чтобы уцепиться за шторм–трап. Вся команда последовала за ним, поднялась на палубу и немедленно приступила к осмотру парохода.

Английский экипаж, среди которого было много негров, одев спасательные жилеты, построился на верхней палубе. Всех тщательно обыскали и проверили по судовой роли. На лицах англичан не было ни тени беспокойства. Видимо, они не ожидали от плена никакой опасности для себя. Но отдельно стоявшая группа пассажиров явно демонстрировала тревогу и враждебность. Выяснилось, что это французы, которые направлялись в Лондон, чтобы вступить в ряды «Свободной Франции» генерала де Голля. Название судна было «Дюкьеза». Это был рефрижератор водоизмещением девять тысяч тонн с грузом мяса и фруктов, а также девятисот тонн яиц.

— Девятьсот тонн яиц! — удивился один из германских моряков.— Зачем столько яиц?

— Занимайтесь своим делом! — оборвал его лейтенант.— И не задавайте дурацких вопросов!

На камбузе судна был уже готов обед. Лейтенант Энгельс изучил меню. Оно было, как в первоклассном отеле. Несмотря на войну, не чувствовалось никаких недостатков в снабжении моряков довольствием. По крайней мере, на борту «Дюкьезы».

В каюте капитана, прибранной и опрятной, над письменным столом висел приличных размеров цветной плакат, озаглавленный

ВОЕННЫЕ ЦЕЛИ НАЦИСТОВ

Текст на плакате гласил, что изображенная на нем карта основана на секретных документах Вермахта 1937 года.

На карте были изображены страны, которые должны быть захвачены в первую очередь: Австрия, Польша и Чехословакия. Эти страны уже были захвачены. Затем, пророчествовала карта, будут захвачены Балканские страны, а за ними, в 1941 году: Бельгия, Голландия, Франция, Великобритания и Португалия. И, наконец, наступала очередь России. «Политика нацистов — непрерывная агрессия с целью захвата чужих территорий»,— суммировал плакат наглядную агитации.

Этот плакат несказанно удивил немецких моряков.

«Россия? Но у нас же заключен пакт о дружбе с Россией!.. Это — ерунда… Гитлер не такой дурак, чтобы повторять ошибки Кайзера и сражаться на два фронта… Это всего лишь неуемная пропаганда и ничего более».

В это время в каюту вошел капитан парохода, чтобы забрать свои личные вещи. Лейтенант Блайе указал ему на плакат и спросил, что за чушь на нем изображена.

—Конечно, вам сейчас в это трудно поверить,— улыбнулся англичанин.— Но, если вы проживете достаточно долго, то убедитесь, что все это правда. Сами увидите.

Между тем «Шеер» и захваченный пароход обменивались сигналами. На линкоре хотели знать: сможет ли призовая команда управлять «Дюкьезой» и отправиться на нем обратно в Европу.

На этот вопрос мог ответить только инженер–лейтенант Клаасен, бывший старший механик торгового флота, который осматривал машинное и котельное отделения захваченного парохода.

Судно было достаточно старым, 1918 года постройки, с угольными котлами и номинальной скоростью четырнадцать узлов, хотя было сомнительно, что оно когда–либо давало подобную скорость. Проверив состояние котлов и угольные бункеры, Клаасен покачал головой:

— Передайте на «Шеер», что это невозможно. Прежде всего, на обратный путь не хватит угля. А где мы возьмем уголь?

На «Нордмарке» есть все, что угодно, кроме угля. А у них расход — восемьдесят пять тонн в сутки. С их запасами они могут добраться только до Фритауна или Гибралтарского пролива.

Но Кранке уже окончательно решил сделать «Дюкьезу» призом. Лейтенант Энгельс был отозван на «Шеер», а командование пароходом принял капитан торгового флота Гойч, входивший в призовую команду карманного линкора.

Британский капитан «Дюкьезы», его старший помощник, начальник радиостанции и два комендора кормового орудия были отправлены на «Шеер», а остальная команда и пассажиры, объявленные пленными, остались на пароходе. С сокращенным до минимума экипажем и кочегарами–неграми — из старой команды «Дюкьеза», подняв над английским орудием германский флаг, получила приказ следовать в место рандеву германских кораблей, действовавших в Атлантике. Это место было известно рейдерам под названием «Андалузия».

Перед уходом парохода Кранке приказал перегрузить с него яйца на «Шеер», чтобы пополнить запасы продовольствия. Пока шла перегрузка яиц, радисты «Шеера» постоянно ловили шифрованные радиопереговоры английских боевых кораблей. Шифр англичан расколоть не удалось, но по количеству радиограмм становилось ясно, что британский флот тщательно прочесывает Атлантику в поисках «Шеера».

— Будьте начеку, Гойч,— напутствовал Кранке нового капитана «Дюкьезы» перед отплытием.— Не забывайте ни на минуту, капитан, что у вас на борту полным–полно англичан, а на что они способны, известно только Господу!

X

Едва в 07:30 солнце оторвалось от линии горизонта, как с «Шеера» катапультировали гидросамолет «Арадо», отправив лейтенанта Питча в очередной разведывательный полет на поиск судов противника. «Дюкьеза» еще виднелась на горизонте, уходя на юг и передав на «Шеер» девятьсот тонн куриных яиц.

Любители математики на борту «Шеера» вычислили, что девятьсот тонн — это пятнадцать миллионов штук яиц. Значит, в ходе рейда команда «Шеера» в яйцах нужды испытывать не будет наверняка!

В 10:00 неожиданно пришла радиограмма от Питча. Это само по себе вызвало удивление: Питч имел строжайшую инструкцию пользоваться радио только в случае крайней необходимости. В радиограмме говорилось: «Обнаружил тридцать судов противника. Поддерживаю контакт». Прочтя радиограмму, Кранке с сомнением покачал головой — это какая–то ошибка.

Возвращение самолета–разведчика ожидалось к 11:00 — на большее у него просто не хватило бы горючего. Но к 11:00 самолет не вернулся. Всех на мостике «Шеера» охватило беспокойство. Кранке вызвал на мостик своего старшего офицера капитана второго ранга Грубера.

— Грубер,— приказал командир,— вскройте сейф в каюте Питча. Я хочу знать, не ошибся ли он, взяв с собой не тот шифр. Его последнее сообщение не идет у меня из головы — тридцать кораблей противника! Откуда они могли взяться в этой части мира? Даже если это английское соединение, которое нас разыскивает, оно не может состоять из тридцати кораблей. Это очевидный абсурд. Да и сама радиограмма составлена совсем не так, как положено.

— Может быть, Питч обнаружил конвой, эскортируемый боевыми кораблями? — предположил старший офицер.

— Ерунда,— не согласился командир.— В этой части света? Быть такого не может!

Проверка каюты Питча показала, что он взял с собой шифр, которым всегда работал, поскольку только этот шифр и отсутствовал.

Затем от Питча пришло новое сообщение: «Меня преследуют».

Этот текст вообще всех сбил с толку. Уж не находится ли где–нибудь поблизости английский авианосец? Иначе — кто мог его преследовать?

Но тогда почему Питч не доложил об этом в первой радиограмме? Что–то тут не то! Затем пришло еще одно сообщение: «Иду на вынужденную посадку, прошу пеленг».

И снова тишина.

Кранке вызвал на мостик офицера связи и разведчика Баддэ, приказав им внимательно изучить полученные от Питча радиограммы и постараться найти в них какие–нибудь противоречия, которые могли бы объяснить всю загадочность происходящего. Служба радиоперехвата не обнаружила никаких признаков наличия где–то поблизости большого количества кораблей или самолетов противника.

Радиограммы Питча говорили о том, что у него случились какие–то проблемы с мотором, который нуждается в ремонте. Все соглашались, что в этих радиограммах какая–то ошибка, но какая именно — сказать не мог никто. О чем и доложили на мостик. Кранке решил идти к тому месту, где предположительно должен был сесть на воду Питч, но сделать это после наступления темноты, чтобы не быть обнаруженным загадочным соединением противника из тридцати кораблей. Если оба пилота еще живы, то он их попытается спасти.

Пока «Шеер» шел к указанному месту, в радиорубке в 16:00 приняли слабый сигнал: «SOS ОТН. РИКК». Второй набор букв являлся позывным Питча, а третий — координатами квадрата, где он находится.

Пневматической почтой сообщение немедленно переслали на мостик, и «Шеер» изменил курс в нужном направлении.

— Какого черта? Что он там делает? — удивился Кранке, взглянув на карту.— Как его занесло в этот квадрат?

Через час радисты приняли еще один сигнал «SOS». На этот раз сигнал был сильнее, что дало возможность взять на него пеленг. Все свободные от вахт вышли на верхнюю палубу и пытались обнаружить в бегущих бесконечной чередою волнах маленький гидросамолет Питча «Арадо».

В 18:00 был принят третий сигнал «SOS». Пеленг показал, что цель находилась прямо по курсу. Было уже сумрачно, и, как обычно бывает в тропиках, сумерки внезапно сменились полной темнотой.

В темноте прямо по носу сигнальщики заметили выпущенную в небо ракету. На нее взяли пеленг и успели замерить расстояние, составляющее примерно двадцать одну милю. Все на «Шеере» с облегчением вздохнули.

Корабль полным ходом шел к этому месту.

Как только «Шеер» пришел в предположительное место выпуска ракеты, с него сигнальным фонарем промигали свой позывной, и немедленно, всего в двух тысячах метров, зажглись навигационные огни «Арадо».

Наладили кран, подошли малым ходом к самолету, и вскоре лейтенант Питч уже стоял на мостике перед командиром.

— Чертовски рад вас снова видеть, Питч,— приветствовал Кранке летчика.— Где ваша армада из тридцати кораблей?

Питч непонимающе взглянул на командира:

— Я не сообщал ни о каких кораблях, командир. Я просто заблудился на обратном пути и у меня кончилось горючее. Никаких кораблей я не видел.

— Я это подозревал,— с облегчением кивнул головой командир.— Идите подкрепитесь и согрейтесь. Потом разберемся.

Но спокойно поужинать Питчу не дали радисты, накинувшиеся на него, требуя объяснений. Питч смотрел на них большими глазами, ничего не понимая. Он радировал только «SOS» и больше ничего, пользуясь кодовой таблицей Воздушной разведки. Взглянув на таблицу, командир радио–технической боевой части понял все и побежал на мостик, чтобы доложить капитану первого ранга Кранке о причинах этой загадочной истории. Оказалось, что таблица, которой пользовался Питч, была устаревшей. Она была изъята из обращения 25 ноября, и береговая станция, к которой был формально приписан Питч, была обязана снабдить летчика новой таблицей. Поскольку Питч до этого никогда не пользовался радио, никто не заметил, что новой таблицы у него нет. Группа букв, которая по старой таблице читалась как сигнал «SOS» с самолета, терпящего бедствие, по новой таблице означала обнаружение противника. Кранке вылил все накопившееся за сегодняшний день раздражение на голову далекого начальника береговой радиослужбы, который не позаботился снабдить Питча полным комплектом шифров, видимо, надеясь, что «Шеер» вернется в базу до 25 ноября.

Все это дело могло кончиться гораздо хуже. Скажем, Питч доложил об обнаружении боевых кораблей противника, а на «Шеере» его радиограмму расшифровали как сигнал «SOS», переданный с «Арадо». «Шеер» направился бы искать Питча в указанном месте и внезапно напоролся на боевые корабли англичан. В этом случае не только самолет с двумя пилотами, но весь корабль с экипажем тысяча триста сорок человек могли бы погибнуть из–за листка бумаги, которым береговое начальство забыло снабдить лейтенанта Питча.

Все это произошло главным образом из–за того, что Питч, как летчик, всецело подчинялся командованию Люфтваффе, ибо в сегодняшней Германии «все, что летало» принадлежало Герингу. Военно–морской флот собственной авиаций не имел.

XI

В дополнение ко всем повседневным заботам, дизеля «Шеера», которые без перерыва работали уже в течение почти двух месяцев, нуждались в ремонте. Они продолжали работать, не вызывая пока тревоги, но старший инженер–механик знал, что в планы капитана первого ранга Кранке входит соединение со вспомогательным крейсером «Пингвин» капитана второго ранга Крюдера и совместное нападение на норвежские китобойные флотилии, действующие в Антарктиде. В антарктических водах почти все зависит от бесперебойной работы машин.

Но ремонт дизелей не в доке, а в открытом море при температуре +40 градусов — задача не из легких. При этом корабль ни на минуту не мог лишиться своей способности развить самый полный ход. Для механиков и мотористов наступили не самые лучшие времена. «Шеер» продолжал следовать на юг, входя в зону пассатов. С юга по яркому голубому небу ползли белые облака, пропадая за горизонтом. Море было пустынным, ни одного судна не встретилось на пути, ни один радиосигнал не прозвучал в молчащем эфире.

Как–то ложную тревогу устроили акустики, поймав подводные сигналы, которые могли исходить от кита, а могли — и от подводной лодки. Ко всеобщему облегчению, это оказалась стая молодых касаток, круживших вокруг корабля в надежде, что кто–нибудь вывалится за борт.

По приказу Кранке, все офицеры, которые могли читать по–английски, французски, испански и голландски, просматривали мешки с почтой, захваченные на «Дюкьезе». Кранке надеялся из частных писем узнать что–нибудь новое о местоположении английских боевых кораблей, но ничего выяснить не удалось.

За делами на корабле как–то не заметили, что приближается Рождество. Вся окружающая обстановка — тропическая жара, бескрайний океан — и вся военная обстановка, в которой невозможно было «любить ближнего, как самого себя» и «соединить сердца в мире», никак не напоминала о самом дорогом семейном празднике. Тем не менее, на корме «Шеера», перед орудиями главного калибра, установили искусственную елку и стали готовиться к празднику вселенской любви. По всему кораблю мастерили искусственные елки и украшения к ним. Причем некоторые елки были сделаны так, что их трудно было отличить от настоящих лесных. Они только не пахли.

В канун Рождества день выдался теплым и солнечным. «Шеер» находился в нескольких милях от тропика Козерога, ниже экватора. В полдень корабль перестал отбрасывать тень — солнце находилось в математическом перпендикуляре над ним…

Радости от праздника было мало. Все на борту думали об оставленных в далекой Германии родных и были печальны. Многие на корабле надеялись, что война кончится прежде, чем они вернутся из рейда, предвкушая спокойную, мирную жизнь. Но пока война продолжалась и, несмотря на предрождественские хлопоты, орудия «Шеера» находились в постоянной готовности к действию, а на корабле неслась боевая служба по законам военного времени.

Вечером свободные от вахты собрались на корме. Кран–ке спустился с мостика и стал среди своих подчиненных. Не пели горны, не свистели дудки боцманов, не подавались команды, не зачитывались приказы. Корабельный оркестр играл печальную мелодию «Священной Ночи», знакомую всем с детства.

Хотя о подарках из дома никто не мог и мечтать, команде подали праздничный обед, включавший бисквиты, аргентинское сгущенное молоко, шоколад и многое другое, добытое на «Дюкьезе», прозванной плавучим деликатесом. Был также яичный суп, жареная картошка

с тушёнкой и даже по две бутылки пива на человека! Ностальгия по дому быстро прошла, и к матросам вернулось хорошее настроение. В кубриках пели песни и играли на аккордеонах. «Шеер» шел малым ходом на пределе управляемости.

На следующий день с самого утра был дан приказ сигнальщикам усилить наблюдение за морем. Вскоре после завтрака сигнальщики обнаружили на горизонте верхушки мачт. Через несколько минут в пределах видимости появилось судно по виду — обычный сухогруз, но с большим количеством людей в белой форме на палубе. С мостика судна «промигали» на «Шеер» какое–то сообщение. По корабельной трансляции экипажу «Шеера» объявили, что появившееся судно — это германский вспомогательный крейсер «Тор». Затем последовал приказ экипажу построиться на верхней палубе с правого борта, «Тор» подходил все ближе, выходя на параллельный с «Шеером» курс. Его экипаж был также построен на верхней палубе.

«Приветствуем Вас, вспомогательный крейсер «Тор». Добро пожаловать!» — просигналили с «Шеера»:

«Спасибо! — просигналил в ответ «Тор»».— Мы приветствуем вас, дорогой «Адмирал Шеер»!»

Матросы кричали «Ура!» и размахивали бескозырками.

Когда возбуждение несколько улеглось, многие обратили внимание, что «Тор» идет под югославским флагом и что такой же флаг накрашен на бортах судна. А на носу и корме значится название «Вир». Так замаскировался «Тор» после боя с английским вспомогательным крейсером «Карнарвон Кэстл». Сигнальные фонари на обоих кораблях продолжали передавать сообщения.

«От К (капитана первого ранга Келера, командира «Тора») к К (капитану первого ранга Кранке, командиру «Адмирала Шеера») — Сердечно приветствую Вас в «Андалузии»!»

«От К к К, — ответил Кранке.— Взаимно. Не желаете ли позавтракать со мной? Как много вы хотите яиц и как их приготовить?»

«Благодарю за приглашение,— просигналил командир «Тора».— Приготовьте мне, пожалуйста, яичницу из трех яиц».

«Из трех или из тридцати? — запросили с «Шеера».— Не стесняйтесь. У нас их несколько миллионов».

«Прекрасно! — ответил Келер.— Немедленно еду к вам!»

Стрекотали кинокамеры, щелкали любительские фотоаппараты, фиксируя встречу двух командиров в открытом море в глубоком тылу противника. Капитана первого ранга Келера приветствовали на борту «Шеера» переливом боцманских дудок.

Келер и Кранке были старыми друзьями. Обменявшись крепким рукопожатием и обнявшись, командиры провели около часа в каюте Кранке, украшенной рождественской елкой. Им было о чем поговорить.

30 июля «Тор» вступил в бой у берегов Бразилии с английским вспомогательным крейсером «Элькантара» — гораздо более крупным и быстроходным, чем он сам. Водоизмещение «Элькантары» составляло 22 209 тонн. Но орудия «Тора» с первого залпа накрыли цель, а англичане очень долго пристреливались, добившись всего двух прямых попаданий в «Тор». Один снаряд разорвался в трюме, не причинив существенных повреждений, а второй попал в жилые помещения, пробил несколько переборок, но не взорвался. В свою очередь. «Тор» несколько раз попал в «Элькантару», причем один снаряд взорвался в машинном отделении английского вспомогательного крейсера, вызвав потерю скорости и сильный крен.

Келер мог бы добить «Элькантару», но это потребовало бы много времени и большого расхода боеприпасов. Кроме того, эфир буквально взорвался от потока английских

радиограмм, и у Келера сложилось впечатление, что поблизости находится много британских боевых кораблей, спешащих на помощь «Элькантаре». Поэтому он решил прервать бой и отойти. Можно было довольствоваться и тем, что «Элькантаре» предстоит многомесячный ремонт.

А совсем недавно «Тор» вступил в свой знаменитый бой с английским вспомогательным крейсером «Карнарвон Кэстл». Кранке слышал об этом бое и жаждал подробностей. Келер рассказал, что «Тор» вел поиск судов противника у северного побережья Бразилии. Над морем висела дымка, видимость была очень плохой. Вскоре радисты приняли сообщение бразильского судна, что оно остановлено британским вспомогательным крейсером. В сообщении говорилось, что англичанами были захвачены на борту бразильского судна двадцать два немца, вроде бы, из состава экипажа погибшего «Графа Шпее». Инструкция запрещала Келеру связываться с британскими вспомогательными крейсерами, и, как ни жаль ему было захваченных соотечественников, Келер решил убраться подальше из этой зоны.

Ночь с 4 на 5 декабря выдалась мглистой, а утром спустился густой туман, через пелену которого «Тор» шел вслепую. Ночь Келер провел в своей походной каюте за ходовой рубкой.

Днем туман стал медленно подниматься над различными участками моря. Необъяснимым инстинктом старого моряка Келер чувствовал, что его корабль подстерегает какая–то опасность,— в его голове постоянно звучали слова: «Я съем свою шляпу, если это не вспомогательный крейсер».

И действительно, вскоре сигнальщики обнаружили в разрыве тумана какое–то судно. Едва взглянув на него, Келер скомандовал:

— Тревога! Вспомогательный крейсер противника!

Одеваясь на ходу, матросы разбежались по боевым постам.

Корабль противника находился примерно в пяти тысячах метров, идя, как призрак, через клочья тумана. Он имел, по меньшей мере, двадцать тысяч тонн водоизмещения, то есть был в пять раз больше «Тора» (3900 тонн) и соответственно быстроходнее.

Келер приказал изменить курс. Противник на это никак не отреагировал. Создавалось впечатление, что его сигнальщики не замечали маленький пароход, выглядевший невинным торговым судном. «Тор» уходил все дальше и дальше влево. В этот момент туман снова сгустился, и британский вспомогательный крейсер оказался идущим прямо в кильватер «Тору». На этот раз с него запросили у «Тора» опознавательный. Без сомнения, англичане рассматривали маленькое судно как совершенно безвредное.

На запрос «Тор» не ответил, не ответил и на другие сигналы, продолжая идти своим курсом. Так прошло полчаса. За это время лопнуло терпение даже у джентльменов из Королевского флота, и «англичанин» поднял сигнал: «Немедленно остановиться!»

И, чтобы «Тору» стало яснее, что от него требуется, последовал предупредительный выстрел, и снаряд поднял столб воды примерно в четырехстах метрах за кормой немецкого вспомогательного крейсера.

— Право на борт! — скомандовал Келер и, развернувшись, дал по англичанину залп из всех орудий.

Но на английском вспомогательном крейсере все уже были начеку, и ответный залп англичан прозвучал, когда еще не смолкло эхо грома от германских орудий. Первый же залп противника упал в неприятной близости от борта «Тора», но это было лучшее, что сумели сделать англичане.

Искусно маневрируя, «Тор» добился нескольких прямых попаданийв большой корабль противника, вызвав пожар на его корме. Над вспомогательным крейсером англичан (на «Торе» уже знали, что это «Карнарвон Кэстл») поднялся огромный столб дыма, орудия замолчали, и корабль противника стал ставить дымовую завесу. Но «Тор» сманеврировал

таким образом, что дымовая завеса оказалась за кормой английского корабля и стала бесполезной. Но сам факт постановки противником дымовой завесы говорил о том, что он хочет прервать бой и отойти. Поэтому «Тор» развил бешеную скорострельность, на какую только были способны его далеко не новые орудия. Комендоры «Тора» отметили восемь прямых попаданий, а артиллерийский офицер считал, что их не менее двадцати.

Противник возобновил огонь, но не добился ни одного попадания, хотя некоторые его снаряды взрывались вблизи «Тора», а осколки залетали на палубу. Судя по осколкам, у противника были шестидюймовые орудия. Бой продолжался около получаса, английский вспомогательный крейсер горел в нескольких местах, его боеспособность заметно упала. Затем, к счастью для англичан, снова нашел туман, и «Карнарвон Кэстл» исчез в нем. Больше «Тор» его не видел.

Экипаж «Тора» оставался на своих местах по боевой тревоге, поскольку радисты слышали, как «Карнарвон Кэстл» сообщал свое место и описание германского корабля. Тяжело поврежденный английский корабль вернулся в Монтевидео, а вместе с ним и двадцать два моряка с «Графа Шпее» вернулись в порт, откуда они уплыли на бразильском судне.

На борту «Тора» находились пленные английские моряки с потопленных ранее «Тором» британских судов. Когда начался бой, они решили, что им всем пришел конец, так как были уверены, что «Карнарвон Кэстл» первым же залпом потопит «Тор». Когда же бой кончился, они отказывались верить в его результат. Позднее «Тор» добыл газеты, где говорилось, что «Карнарвон Кэстл» получил двадцать два попадания, и что война должна продлиться очень долго, чтобы английский вспомогательный крейсер смог завершить предстоящий ему ремонт.

XII

Встретившись, «Адмирал Шеер» и «Тор» проследовали вместе к секретному месту рандеву германского океанского флота в Южной Атлантике с кодовым названием «Андалузия». Прибыв на место, они обнаружили там «Дюкьезу» и танкер «Еврофельд», чья машина, отремонтированная механиками «Шеера» и «Нордмарка», работала без всяких нареканий.

В точно назначенное время в «Андалузию» прибыл и «Нордмарк».

Встреча германских кораблей в Южной Атлантике — в глубоком тылу противника — была почти фантастической, если учесть, какие силы были задействованы англичанами для их поиска и уничтожения.

В течение дня различные корабли пришвартовывались друг к другу, организуя дружеские встречи офицеров и матросов. Бортовые самолеты постоянно вели воздушную разведку, чтобы избежать каких–либо неприятных сюрпризов.

Кранке продолжал совещаться с Келером. Оба командира пытались наладить оперативное взаимодействие. Для начала было решено захватить угольщик на линии мыс Доброй Надежды — Буэнос–Айрес, чтобы добыть запас угля для «Дюкьезы». Оба были согласны, что следует довести это ценное судно с не менее ценным грузом до какого–нибудь германского порта. Но в этом им не повезло. Ни одного угольщика так и не удалось обнаружить.

Последний день года выдался просто удивительным. На небе цвета кобальта не было ни облачка. Океан, известный своими ужасными штормами, лежал тихий и плоский, как пруд. Даже зыбь прекратилась. Старые, опытные капитаны торгового флота, много раз ходившие вокруг света, с нескрываемым изумлением смотрели на это чудо природы. Даже им не приходилось видеть такого штилевого океана.

К полудню под вертикальными лучами солнца собравшиеся корабли стали напоминать модели, выставленные на кусок синего полотна. Неосвещаемые солнцем громады кораблей резко контрастировали с сияющим голубым морем. На «Шеере» все полыхало жаром, по

палубе уже невозможно было пройти босиком, а старший офицер Грубер поймал двух матросов, пытавшихся приготовить яичницу прямо на броне башни.

Вечером экипаж «Шеера» был построен на верхней палубе. Кранке обратился к своим подчиненным с краткой речью, в которой перечислил все их достижения за последние два месяца уходящего года, поблагодарил всех за службу и подчеркнул, что ожидает от них такого же поведения в будущем. Затем командир корабля зачитал экипажу поздравления с Новым Годом, полученные из Берлина от Главкома Немецкого флота. Затем оркестр заиграл знакомую всем мелодию Возрождения флота.

Темнело. Огненный шар висел теперь низко над горизонтом, и небо стало принимать пурпурно–золотые оттенки, а море стало выглядеть, как чаша расплавленного золота.

С заходом солнца последовала команда: «На молитву! Снять головные уборы!» Экипаж запел лютеранскую молитву. Молились за родных и близких, молились за свою страну, за возвращение на родину и, конечно, за победу. Пурпурное небо стояло над кораблем куполом волшебного собора. После смиренной паузы экипаж трижды прокричал «Ура!», приветствуя Новый год и отвечая на поздравление командира. Стояла мягкая, темная, безлунная ночь.

В полночь на корабле ударили склянки: восемь ударов в честь уходящего года, восемь ударов в честь наступившего нового, 1941 года. Утром, в качестве новогоднего сюрприза, на «Тор» был направлен корабельный оркестр с «Шеера» для развлечения экипажа вспомогательного крейсера.

На «Шеере» капитан первого ранга Кранке получил сообщение из Главного Морского штаба в Берлине о танкере «Сторштад», который был направлен 5 декабря из южной части Индийского океана в «Андалузию» вспомогательным крейсером «Пингвин».

«Ожидайте прибытие в «Андалузию» призового танкера «Сторштад» в первых числах января — ориентировочно 2–го или 3–го,— говорилось в радиограмме. — «Сторштад» передаст топливо на «Нордмарк», заберет у вас копии боевых журналов и письма экипажа. Последние данные говорят о том, что «Пингвин» перешел в Атлантику. «София Цезарь» (кодовое обозначение «Шеера») должна быть готова к совместным операциям с «Пингвином» против норвежского китобойного флота».

В момент получения этой радиограммы ни Кранке, ни штаб в Берлине не знали, что одинокий волк Эрнст–Феликс Крюдер, командовавший «Пингвином», имел собственный план захвата всего норвежского китобойного флота без единого выстрела, используя элемент внезапности. Этот план был разработан Крюдером и его офицерами на основании перехваченных радиопереговоров между норвежской китобойной базой «Оле Веггер» и китобоями, разбросанными по всей Антарктике. Более того, Крюдер решил осуществить эту операцию самостоятельно, без помощи «большого брата» — «Адмирала Шеера».

«Сторштад» запаздывал. 4 января танкер еще не появился, и Кранке стал беспокоиться: не захвачено ли судно англичанами?

«Шеер» поднялся на север по пятнадцатому градусу западной долготы, надеясь встретить танкер. На рассвете следующего дня сигнальщики заметили дымок над горизонтом. Это был «Сторштад».

Юный офицер поднялся на борт «Шеера» и доложил Кранке на мостике:

— Призовой танкер «Сторштад» прибыл в ваше распоряжение, господин капитан первого ранга. Доложил лейтенант Ханефельд.

— Рад это слышать, дорогой Ханефельд,— приветствовал юношу Кранке. — Как прошел поход? Были ли какие–нибудь ЧП?

— Ничего особенного не случалось,— ответил лейтенант. — Только на «ревущих сороковых» нам слегка досталось. Судно трещало по швам. Потому мы и опоздали. Собственно, и докладывать не о чем. Все пленные на борту и ведут себя спокойно.

— Хорошо,— сказал Кранке.— Я могу что–нибудь для вас сделать?

— Да, господин капитан первого ранга,— смутился молодой офицер.— Нам очень нужно продовольствие. Особенно хотелось бы настоящей картошки. Мы почти месяц сидели на сушеных овощах.

— Это легко сделать, Ханефельд,— улыбнулся Кранке.— Вы получите картошку и много чего еще. Как вы относитесь к яйцам и мясу? Скажем, если я вам дам пятьдесят тысяч яиц и несколько тонн мяса?

Лейтенант Ханефельд решил, что с ним шутят и недоверчиво улыбнулся, как улыбаются люди, когда их разыгрывают. Конечно, глупо просить картошку в Южной Атлантике у командира корабля, который уже два месяца не был в порту.

Кранке понял, о чем думает юноша.

— Я говорю совершенно серьезно,— подтвердил свои слова Кранке.— Посмотрите — вон стоит судно с желтыми надстройками. Это «Дюкьеза». Она набита продуктами. Там выполучите все, что пожелаете. За счет мистера Черчилля. Еще есть проблемы?

— Никак нет, господин капитан первого ранга!

Кранке только сейчас обратил внимание, насколько худ лейтенант. Темные круги под глазами, бескровные, впалые щеки, болтающийся на худом теле китель.

— Вы выглядите очень уставшим, Ханефельд,— заметил Кранке.— Просто измученным.

— Немного устал,— согласился лейтенант.— Почти месяц не сходил с мостика. Но все в порядке, господин капитан первого ранга.

— Я пошлю офицера и рабочую партию, чтобы заменить вас, пока будет передача топлива,— распорядился Кранке.— А вы оставайтесь у нас, поешьте как следует, отоспитесь. Вам еще понадобятся силы на долгом пути до дома.

— Большое спасибо, господин капитан первого ранга,— в полной растерянности пробормотал Ханефельд.

Он явно не ожидал такого участия от командира тяжелого крейсера, который представлялся ему холодным и равнодушным педантом, меньше всего думающим о своих подчиненных.

— Тогда — все,— подвел итог Кранке.— Можете идти, Ханефельд.

Командир «Шеера» тепло пожал руку лейтенанту и приказал рассыльному отвести Ханефельда в кают–компанию, где молодой офицер наконец–то мог поесть настоящей картошки.

Во второй половине дня, когда с «Шеера» спускали шлюпки, чтобы отправиться на «Дюкьезу» за продовольствием, внезапно зазвучали сигналы боевой тревоги, и люди разбежались по своим местам. На горизонте были обнаружены верхушки чьих–то мачт.

Германские корабли стали расходиться в разные стороны. «Нордмарк» вел на буксире «Дюкьезу», у которой кончился уголь. Катер с «Шеера», который уже некогда было поднимать на борт, волочился на буксире за «Дюкьезой», как собака на поводке.

«Шеер», мгновенно приведенный в боеготовное состояние, набирая ход, пошел навстречу появившимся мачтам. Настороженные глаза сигнальщиков впились в горизонт. В дрожащей дымке тропического дня силуэт неожиданно появившегося корабля напоминал небольшой авианосец. Корабли шли теперь сходящимися курсами.

— Этого не может быть,— отреагировал старший артиллерист капитан второго ранга Шуман, услышав предположение, что это авианосец.— Впереди авианосца всегда идет охранение.

— Возможно, охранению пришлось уйти для выполнения какого–нибудь важного задания, и он остался один,— возразили ему.

— Посмотрим,— пожал плечами Шуман, поднимая бинокль.— Будем надеяться, что это так.

Однако вскоре дискуссия закончилась, поскольку выяснилось, что это «Тор», ушедший накануне, возвращается в «Андалузию».

— Смотрите,— прокомментировал Кранке,— как горячий воздух искажает изображение. Я тоже принял его за авианосец.

— Тревоге отбой! — раздалась команда.

Прерванные работы возобновились. Лейтенант Энгельс с рабочей партией прибыл на танкер «Сторштад», чтобы заменить лейтенанта Ханефельда и его матросов. Они доставили на судно несколько тысяч яиц, свежие овощи и мешки с картошкой. Другие необходимые в плавании предметы снабжения были получены из бездонных трюмов «Нордмарка». В свою очередь, на «Нордмарк» было перекачано топливо, которое захваченный танкер вез в Борнео. Специалисты с «Шеера» и «Нордмарка» исследовали его и нашли отличным, готовым к использованию без какой–либо дальнейшей очистки.

День пролетел в беспрерывной тяжелой работе. Лейтенант Ханефельд, отдохнувший и посвежевший, снова появился на палубе своего танкера. На «Сторштад» была переведена еще одна группа пленных, и по просьбе Ханефельда Кранке усилил призовую команду захваченного танкера.

На танкере теперь находилось около шестисот пленных, половину которых составляли англичане. Это были бывалые и храбрые моряки, и надзор за ними представлял отнюдь не легкую задачу, поскольку не было никаких гарантий, что британские моряки смирились со своим нынешним положением. Содержались пленные, мягко говоря, не в очень хороших условиях. Офицеров разместили в носовых кубриках, а матросов — в носовом трюме. Электрическое освещение и там, и там вырубили, вентиляцию перекрыли, чтобы пленным не пришло в голову подавать какие–либо световые сигналы. В течение дня тропическое солнце так нагревало помещения, что температура там стояла, как в печи.

— Мне жаль содержать вас в подобных условиях, — объяснил Ханефельд английским морякам.— Однако частично подобные условия отражают мое уважение к вашей доблести и готовности на все. Видите ли, мне совсем не хочется закончить свою карьеру в каком–нибудь вашем порту в качестве военнопленного или отправиться на дно от торпеды нашей немецкой подводкой лодки, если она увидит ваш флаг. Поэтому мне кажется, что все принятые мною меры предосторожности являются просто необходимыми.

На обратном пути Ханефельд часто по ночам открывал крышки люков, чтобы проветрить трюм с пленными, а иногда даже разрешал им прогулки небольшими группами по верхней палубе.

Что касается капитанов потопленных «Пингвином» судов, то они жили в каютах, располагавшихся по левому борту надстройки, где за ними было легко наблюдать германским часовым. Среди них был и генерал Армии Спасения, захваченный на одном из судов.

— Это настоящие мужчины,— объяснял Ханефельд своим подчиненным.— Они сидят взаперти без табака и виски, не жалуясь. При других обстоятельствах я бы с удовольствием провел с ними вечерок–другой на Рипенбаке в Гамбурге, чтобы набраться опыта.

Кроме суровых мужчин, на судне находились семь женщин, за которыми также необходимо было приглядывать. Большинство были пожилыми, но одной — дочери английского генерала — было всего двадцать семь лет, и она была очень хорошенькой, особенно с точки зрения мужчин, находившихся уже несколько месяцев в плавании.

И наконец, на судне находился норвежский экипаж «Сторштада», живший в кормовой части судна. С норвежцев было взято слово, что они не причинят никакого вреда судну и немецкой призовой команде. Некоторые из них вызвались даже стоять обычные вахты, чему

Ханефельд очень обрадовался, так как это высвобождало его людей для выполнения охранных функций. Под надзором Ханефельда норвежские штурманы и рулевые вели судно, а механики под надзором двух немецких унтер–офицеров несли вахту в машине. Кооперация между немцами и норвежцами была вежливой и надежной, так что Ханефельд дал им слово, что по прибытии в Германию он приложит все усилия, чтобы норвежская команда была освобождена и имела возможность вернуться на родину. Действительно, вернувшись в Германию, Ханефельд сдержал свое слово, хотя сделать это оказалось гораздо труднее, чем он ожидал.

Когда «Сторштад» был захвачен «Пингвином», на нем оборудовали минный погреб, который сейчас использовался для содержания неевропейских пленных. В погребе была представлена вся Азия: китайцы, малайцы, бирманцы, индонезийцы и индусы всех оттенков и сортов. Черная Африка была представлена неграми из английских и французских колоний.

Все они были доставлены в Германию, и их дальнейшая судьба неизвестна.

XIII

К 7 января 1941 года «Адмирал Шеер» находился в плавании уже семьдесят семь суток. Если при выходе из Готенгафена о целях и задачах рейда знал только командир корабля, то теперь о них знали все находящиеся на борту. Терпение — это главная добродетель командира рейдера и его экипажа. Сутками подряд можно не видеть ничего вокруг, кроме бегущих по небу облаков и бегущих по океану волн. Но при этом нельзя расслабляться ни на секунду.

Но, зная все, экипаж «Шеера» по–прежнему не знал ничего. Корабль резал океанские волны, но никто не догадывался, что Кранке решил выйти на судоходные пути в Гвинейском заливе. Эта оперативная зона, к сожалению, находилась в неприятной близости от английской военно–морской базы на острове Святой Елены, а потому, чтобы уменьшить риск, следовало войти туда под прикрытием темноты. Но, с другой стороны, действуя в темноте, вполне можно было перепутать торговое судно с военным кораблем противника со всеми вытекающими отсюда последствиями. Другими словами, шахматная партия продолжалась, требуя тщательного обдумывания каждого своего хода и вероятного хода противника. Служба радиоразведки доложила Кранке, что на острове Святой Елены стоит английский авианосец «Гермес», а возможно, и еще несколько тяжелых боевых кораблей. Кранке решил потерять немного времени и закамуфлировать «Адмирал Шеер» таким образом, чтобы его невозможно было узнать, а тем более, точно опознать, надеясь, что английские боевые корабли и торговые суда примут «Шеер» за своего. 14 января матросы раскрасили борта и надстройки «Шеера» по всем законам импрессионизма, коренным образом изменив его внешний вид.

Вечером машины «Шеера» вновь заработали, и корабль с северо–восточного курса повернул на восток, направляясь в Гвинейский залив. 17 января рейдер вышел на главный судоходный путь, ведущий из Кейптауна.

Снова наступило время лейтенанта Питча, улетавшего на своем «Арадо» дважды в день на разведку, но не обнаружившего ничего. Может быть, англичане изменили маршрут своих судов? Или, возможно, их суда прячутся в бухтах африканского побережья, предпочитая потерять время, но сохранить жизнь? А затем, 18 января — ровно через месяц, как «Шеер» захватил свой последний приз — «Дюкьезу», «Арадо» потерпел очередную аварию и снова вышел из строя.

— Но, если мы действительно счастливый корабль, — предположил штурман,— то нам должно повезти через несколько минут,— он посмотрел на часы. Было 10:15. Именно в это время месяц назад сигнальщики обнаружили «Дюкьезу». Никто не успел даже посмеяться над этой шуткой, как раздался крик сигнальщика, обнаружившего по пеленгу триста пятьдесят градусов столб дыма на горизонте. Офицеры почти с мистическим ужасом

взглянули на штурмана–пророка. Корабль, увеличив скорость, пошел в направлении дыма. Вскоре удалось опознать приближающееся судно. Это был танкер. Но было неизвестно, английский он, или нейтральный.

К счастью, лейтенант Питч и его механики в очередной раз оживили «корабельного попугая», и «Арадо» вылетел на разведку, чтобы поближе рассмотреть танкер. Вернувшись, Питч доложил, что танкер британский, водоизмещением примерно в десять тысяч тонн, идет в полном грузу. «Шеер» еще держался вне видимости с танкера. Кранке решил дать экипажу спокойно поужинать, а затем, дождавшись темноты, атаковать танкер, как было в случае с «Трайбсменом».

В 19:00 Кранке приказал сыграть боевую тревогу. Как обычно, все боевые части быстро доложили о готовности. Призовая команда в спасательных жилетах, с пистолетами и гранатами на поясе ожидала приказа с мостика.

Ночь была темная, как говорится, хоть выколи глаз. Развернувшись правым бортом к танкеру, «Шеер» вышел на параллельный с ним курс. Подойдя к жертве на дистанцию в несколько сот метров, «Шеер» открыл прожекторы, ярко осветив глубоко сидящий в воде танкер. Приказ остановиться был немедленно продублирован предупредительным выстрелом под нос танкеру из 105–миллиметрового орудия.

С мостика «Шеера» видели, что на борту танкера творится что–то очень напоминающее панику. Люди бегали взад и вперед по продольному мостику, спускались и поднимались по трапам. Некоторые стояли, оцепенев и прикрыв рукой глаза от слепящего света прожекторов, пытаясь из–под руки рассмотреть напавший на них корабль совершенно непонятного вида.

Приказ об остановке танкер выполнил немедленно. Его радио молчало. Кранке приказал призовой команде отправляться на танкер. Спустив свой моторный катер, команда лейтенанта Энгельса направилась к своей очередной жертве. По пути они встретили шлюпку с танкера, наполненную людьми.

— Что это за судно? — спросил их лейтенант Энгельс, но никто ничего не ответил.

— Я вас спрашиваю, как называется ваше судно? — снова закричал лейтенант.— Вы что, все оглохли? Как называется ваше судно и сколько на нем людей?

Снова никто не ответил.

— Кто вы? Как называется судно? — в третий раз с нотками раздражения в голосе крикнул командир призовой партии.— Ответьте, наконец!

Какой–то человек поднялся в шлюпке и крикнул по–немецки: «Мы норвежцы…» — сказать больше он не успел — кто–то ударил его по ногам и кричавший упал в шлюпку.

Луч прожектора с «Шеера» теперь освещал шлюпку и притихших в ней людей.

— Предупреждаю — без фокусов,— крикнул Энгельс, пригрозив для большей убедительности пистолетом.— Гребите к крейсеру или!..

Какой–то человек, бывший, видимо, офицером, сделал Энгельсу знак рукой, что все понял, и шлюпка направилась к «Шееру». Лейтенант Энгельс подумал, что кричавший по–немецки человек, вероятно, был норвежским коллаборационистом и стал беспокоиться, как бы остальные его не выкинули за борт.

Но катер уже подошел к борту танкера, и лейтенант перестал об этом думать. Танкер был современным, чистеньким, свежепокрашенным, под названием «Сандефиорд». Совершенно очевидно — он был норвежским. Но Норвегия являлась оккупированной страной, и, насколько было известно Энгельсу, прогерманское правительство Квислинга не посылало никаких своих судов в океан. Любые норвежские суда, находившиеся в открытом море, теперь работали на англичан. Так что танкер «Сандефиорд» вполне законно было рассматривать как судно противника. Капитан танкера выглядел совсем не так, как, по

представлению Энгельса, должен был выгледеть норвежский капитан, но он объявил, что является норвежцем, а никто в призовой команде не знал норвежского языка. Капитан же не понимал по–немецки (или делал вид, что не понимает), и иметь с ним дело оказалось совсем не просто.

На все вопросы относительно груза, откуда он идет и куда, капитан отвечал уклончиво или не отвечал вообще. Единственное, что можно было понять из сказанного капитаном сквозь зубы,— что он является нейтралом и не желает отвечать ни на какие вопросы немцев.

Обыск, сделанный в каюте капитана, позволил обнаружить судовые бумаги и несколько любопытных документов.

— Вы направлялись во Фритаун? — спросил Энгельс. —И ваш груз, как я понимаю, предназначался англичанам?

Капитан молчал.

— Молчание — знак согласия, насколько я понимаю, — продолжал Энгельс.— Теперь взгляните на это.

И лейтенант протянул капитану танкера копию радиограммы, полученной из Морского министерства Королевского Правительства Норвегии в изгнании, которому подчинялся капитан.

— Здесь говорится,— пояснил Энгельс,— что все норвежские суда, находящиеся в открытом море, отныне должны подчиняться норвежскому правительству в изгнании, которое пользуется полной поддержкой правительства Великобритании.

Норвежец продолжал хранить молчание.

— Будьте любезны, капитан, приготовьтесь немедленно покинуть судно,— подвел итог Энгельс.— Даю вам тридцать минут. Ни минуты больше.

Норвежец, наконец, заговорил по–английски и спросил:

— Вы потопите мой танкер? — и в свете прожектора Энгельс увидел, что слезы потекли по его щекам.

—Сожалею, капитан,— ответил Энгельс.— Вы понимаете, что не я начал эту войну. И я понимаю, что это сделали не вы. По крайней мере, этим путем вы попадете домой быстрее, чем через Англию. Утешьтесь хотя бы этим, — и, дружески хлопнув норвежского капитана по плечу, Энгельс направился далее осматривать судно.

Под охраной немецкого матроса капитан стал собирать свои пожитки. Затем он достал из шкафчика бутылку джина и пару стаканов, предложив матросу выпить. Тот отказался, сославшись на то, что находится на службе. «Служба службой, а шнапс шнапсом».

— А моя служба кончилась,— сказал капитан и выпил стакан.

После четвертого стакана капитан успокоился и вздохнул.

— Хоть домой попаду быстрее…

Когда он наливал пятый стакан,— в иллюминатор каюты просунулась голова лейтенанта Энгельса, который сказал:

— Знаете, капитан, мы, пожалуй, не будем топить ваш танкер.— Точно я пока сказать не могу, но думаю, что не будем. Инспекция показала, что танкер находится в первоклассном состоянии, залит ценными сортами горючего и вполне заслуживает того, чтобы его довести до какого–нибудь германского порта.

Кроме того, в носовой части танкера был обнаружен почти пустой трюм, в котором можно было разместить пленных, еще находившихся на «Шеере» и «Нордмарке». Кранке очень хотелось снять с себя ответственность за судьбу женщин, захваченных на «Порт Хобарте».

Призовая команда получила приказ привести танкер в «Андалузию». К 22:30, когда все вопросы были улажены, «Шеер» возобновил поиск судов противника.

XIV

В два часа ночи сигнал боевой тревоги сорвал офицеров и матросов «Шеера» с коек. Прямо по курсу были обнаружены навигационные огни какого–то судна. Под прикрытием темноты «Шеер» осторожно подошел примерно на тысячу метров к обнаруженному судну, пытаясь определить его национальную принадлежность. Ходить в военное время с включенными навигационными огнями мог только «нейтрал». Но не исключалась и возможность того, что какое–то британское судно, маскируясь под «нейтрала», решило включить навигационные огни.

— Подойдем поближе? — спросил штурман командира.

— Мне кажется, что это португалец,— ответил Кранке.— Не будем рисковать. Порой бывает выгоднее просто вежливо отойти в сторонку. Пусть идет.

Неизвестное судно продолжало идти своим курсом, полностью игнорируя присутствие «Шеера». Оно несло не только навигационные огни — был освещен мостик и палуба, а через открытые иллюминаторы вырывались целые потоки света. Пароход казался видением из какого–то другого мира.

На следующее утро сигнальщики доложили, что обнаружен корабль, идущий северным курсом. Никакой реакции это на мостике не вызвало, сигнал тревоги не был пробит. Люди удивленно переглядывались. Согласно имевшейся информации, английский авианосец «Гермес» все еще находился в полной готовности на острове Святой Елены. Южнее острова Святой Елены шел хорошо охраняемый конвой, который в Рождество безуспешно пытался атаковать немецкий тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер». Конвой эскортировали несколько боевых кораблей, включая авианосец «Фьюриес». Все они находились слишком близко, а это требовало большой осторожности. Поэтому Кранке решил идти параллельным курсом с обнаруженным судном, временно держась вне видимости.

В 15:00 последовал новый доклад сигнальщиков: «Верхушки мачт по пеленгу одиннадцать градусов левого борта».

Ситуация становилась интересной. Судно, появившееся слева по носу, шло встречным с «Шеером» курсом. Мачты судна уже были ясно видны, а вскоре над горизонтом поднялась и верхняя часть дымовой трубы. Преследовать оба обнаруженных судна было невозможно, поскольку они шли в противоположных направлениях. Как определить, какое из них более ценное? Или: какое из этих судов британское, а какое — на британском чартере? Возможно, оба судна — британские или везут грузы для англичан. Обдумывать все это вопросы досконально у Кранке просто не было времени. Он должен был мгновенно принять решение и действовать быстро.

— Попробуем схитрить, господа,— обратился Кранке к офицерам на мостике.— Сыграем роль английского патрульного крейсера.

На полной скорости «Шеер» пошел в восточном направлении. План Кранке заключался в том, чтобы в короткое мгновение, когда оба судна выйдут на траверз друг друга, пройти между ними и встать таким образом, чтобы эти суда практически не видели друг друга. И дать английским кодом сигнал остановиться.

Когда на «Шеере» подняли соответствующий сигнал, судно, подходящее с севера, немедленно отвернуло в сторону, подставив «Шееру» корму. В этом не было ничего необычного. Согласно инструкции Британского Адмиралтейства, любой капитан, обнаружив военный корабль, должен был отвернуть в сторону, поставив свое судно таким образом, чтобы оно представляло из себя наименьшую мишень, а затем обдумать свои дальнейшие действия. Если корабль оказывался английским, то подобный поворот в дальнейшем уже не имел никакого значения.

Британское судно подняло свой опознавательный, и «Шеер» сообщил на него семафором: «Должен передать вам секретные инструкции. Подойдите ко мне!»

В голову английского капитана никак не могла прийти мысль, что в этих водах германский рейдер может выдавать себя за британский крейсер, а потому капитан решил подчиниться, развернулся и пошел на сближение. С борта «Шеера» с интересом следили, как убежавшая овечка сама возвращается в пасть волка, накрывшегося овечьей шкурой. Многие на мостике держали пари, что английский капитан не подчинится, и проиграли. Чтобы отвлечь внимание британского капитана и не дать ему возможности тщательно рассмотреть «Шеер», Кранке засыпал его семафорными сигналами, требуя ответа. В то же самое время два орудия носовой башни были подняты вверх, а третье — опущено вниз до предела, чтобы создать у капитана впечатление, что башня двухорудийная, ибо всем было известно, что трехорудийные башни являлись отличительным признаком германских карманных линкоров.

«Не заметили ли вы каких–нибудь подозрительных кораблей или судов в этом районе, которые могли бы оказаться вражескими?» — запросили пароход с «Шеера» под улыбки всех, находившихся на мостике.

«Нет,— просигналили с приближающегося британского судна.— Ничего подозрительного не обнаружили».

«Нет ли у вас хинина? — просигналили с «Шеера».— У нас его осталось очень мало».

«Узнаю в лазарете».

«Буду вам очень обязан, если найдете возможность поделиться с нами».

Подобная же игра велась и с судном, приближающимся с противоположного борта. В результате оба английских парохода, подходя все ближе к «Шееру», сами шли в ловушку. Все говорило о том, что капитан первого судна совершенно ничего не подозревает. Но это было не так.

Во–первых, капитан был не англичанином, а голландцем, и он с первых же минут после обнаружения «Шеера» стал сомневаться в правильности своих поступков. Изменив курс в соответствии с инструкцией Адмиралтейства, он сразу же хотел сообщить по радио о появлении на его курсе военного корабля, но затем стал колебаться. Боевой корабль противника в Гвинейском заливе? Это было невероятно, и капитану не хотелось выглядеть дураком. Появившийся корабль мог быть только британским крейсером. Чтобы убедиться в этом окончательно, капитан вызвал на мостик трех английских морских офицеров, находившихся на борту его судна. Правда, один из них был офицером медицинской службы флота.

— Посмотрите на этот корабль, джентльмены,— предложил капитан.— Я что–то не совсем уверен, что это наш.

— Не беспокойтесь,— уверил капитана один из офицеров, взглянув на «Шеер».— Это наш крейсер типа «Кумберленд».

— Не уверен,— возразил ему другой офицер.— Что–то у него слишком высокая надстройка. На «Кумберлендах» она значительно ниже.

— Это обман зрения,— заметил третий.— Из–за раскаленного воздуха все линии выглядят искаженными и размытыми. Кроме того, вы видите, что он закамуфлирован, а потому очень трудно на этой дистанции определить, как он выглядит на самом деле.

— Я вас уверяю, капитан,— продолжал убеждать первый офицер,— что «гансы» вряд ли стали бы рисковать в этих водах крупным кораблем после случая с «Адмиралом Шпее». И вообще до этих вод может добраться только карманный линкор, со своими дизелями. Но у них совершенно другие надстройки, а главное — на носу и корме стоят трехорудийные башни. Нет, я думаю, что это крейсер типа «Кумберленд» или, может быть, типа «Лондон». Вы можете не…

Офицер хотел сказать: «Вы можете не сомневаться», но капитан резко перебил его:

— Нет, это немец! Смотрите — это карманный линкор!

«Шеер» находился теперь не более чем в трех тысячах метрах от судна, и все его орудия были направлены на несчастный пароход. Были ясно видны обе его трехорудийные башни.

— Сообщите об этом по радио! — закричал один из офицеров — лейтенант–подводник, который минуту назад доказывал капитану, что перед ним британский крейсер типа «Кумберленд».

— Не орите, я не глухой,— зло ответил капитан.— Уже поздно выходить в эфир. У меня жена и дети в Голландии, и мне хотелось бы их снова увидеть. Не говоря уже о том, что у меня много гражданских лиц на борту. Один их залп разорвет нас всех на куски… Кстати, они сигналят «остановиться».

— Они не станут сразу стрелять,— пытался перебить его лейтенант.— Дайте радио, капитан. Только «Р. Р. Р.» и свое место. Этого будет достаточно, чтобы к нам пришли на помощь из Фритауна или с острова Святой Елены.

— И вполне достаточно, чтобы он нас отправил на дно,— мрачно заметил голландец.— Они откроют огонь, как только мой радист коснется ключа. Нет, мы упустили свой шанс сообщить о нем по радио, благодаря вашим уверениям, что это «Кумберленд». Я совершил большую ошибку, поверив вам, и больше не желаю следовать вашим советам. Одной ошибки достаточно, — и с этими словами голландский капитан раздраженным движением перевел машинный телеграф на «стоп». Лицо его пылало от гнева. Затем, будучи не в силах сдержать свою ярость, капитан сорвал с себя фуражку с белым чехлом и бросил ее на настил мостика.

Один из английских офицеров поднял ее, отер с нее пыль и подал обратно капитану:

— Через несколько минут немцы поднимутся на борт… Капитан должен быть в фуражке.

Моторный катер с призовой командой уже отвалил от «Шеера» и направился к судну. Вскоре на палубу поднялись грозно выглядевшие, широкоплечие немецкие моряки, вооруженные пистолетами и ручными гранатами. Взглянув на них, голландский капитан поблагодарил судьбу, что не послушался британского офицера и ни о чем не сообщил по радио.

Все формальности завершились быстро. Через десять минут на «Шеер» было направлено сообщение:

«Приз — голландский пароход «Барневельд», 5200 брутторегистровых тонн. Груз — военное снаряжение и интендантские запасы для британской армии в Египте, включая самолеты, грузовики, бомбы и снаряды. Судно идет из Англии, намереваясь пройти вокруг мыса Доброй Надежды. Предполагались два захода — в Кейптаун и Аден. Порт разгрузки — Александрия».

Между тем командир призовой команды лейтенант Петерсен с некоторым сомнением разглядывал людей, которые были ему представлены как пассажиры парохода.

— Сдается мне,— сказал лейтенант,— что они не очень похожи на гражданских лиц. У капитана, по его словам, нет списка пассажиров. Надо попытаться этот список найти.

Впрочем, времени на выяснение подробностей пока не было. Надо было заняться вторым судном, которое неожиданно прекратило сближение и вернулось на свой западный курс, видимо, считая, что английский крейсер проводит обычную проверку судов в открытом море и ничего не зная о разыгравшейся драме. Чтобы усилить подобное впечатление, «Барневельд», управляемый теперь призовой командой, двинулся старым курсом. С него на «Шеер» поступил сигнал «судно под нашим контролем». Дав ход и увеличив скорость до двадцати шести узлов, «Шеер» бросился вдогонку за вторым пароходом. Времени поднять на борт моторный катер уже не было, и он подпрыгивал на буксире за кормой «Барневельда».

Радисты внимательно прослушивали эфир. Как поступит этот пароход? Сообщит он о «Шеере» или нет?

Но ничего не случилось. Пароход послушно остановился, а его капитан, надев лучшую форму, ждал на борт для проверки офицеров Королевского флота. Конечно, узнав правду, он был шокирован, но внешне оставался совершенно невозмутимым.

Судно оказалось английским, под названием «Стэнпарк», грузоподъемностью 5600 брутторегистровых тонн. Оно шло из Бомбея в Англию с грузом хлопка. Как приз пароход совершенно не интересовал Кранке, и он принял решение его взорвать. Пока команду «Стэнпарка» перевозили на «Шеер», лейтенант Петерсен на моторном катере, оставив «Барневельд», перебрался на «Стэнпарк» и стал готовить судно к взрыву. Катер он отослал на «Шеер», где присланный им унтер–офицер доложил Кранке, что обнаруженные на «Барневельде» пассажиры в действительности являются солдатами и матросами, включая нескольких подводников. Петерсен интересовался: не лучше ли их перевезти на «Шеер»?

— Немедленно! — приказал Кранке.— Три офицера, сорок пять солдат и матросов плюс сорок три человека голландской команды против пятнадцати немцев? Так, что ли, получается? Странно, что они там еще не всех наших перерезали!

В этот момент со «Стэнпарка» сообщили, что все готово для потопления судна.

— Топить! — приказал Кранке.

Призовая команда покинула пароход, и через семь минут, которые всегда казались вечностью для подрывников, прогремел первый взрыв. Затем с интервалами в несколько секунд последовали другие взрывы. «Стэнпарк» быстро осел в воду на несколько метров, а затем остановился. Видимо, пароход держался на плаву благодаря своему грузу хлопка. В середине судна начался пожар, быстро охвативший его с носа до кормы.

— Подобная иллюминация нам совсем не нужна,— сказал Кранке.— Ускорьте потопление!

Минер «Шеера» лейтенант Шульце получил приказ добить пароход торпедой. Торпеду выпустили с помощью дистанционного управления, выведенного на мостик, и она прошла мимо, примерно в четырехстах метрах от «Стэнпарка».

— Попробуйте еще одну, Шульце,— спокойно приказал Кранке.— Кстати, а где катер, который был у них за кормой минуты две назад?

— С левого борта, герр капитан первого ранга! — доложил сигнальщик.

— Правый аппарат, залп! — скомандовал в этот момент Шульце.

По несчастному стечению обстоятельств катер в это время появился с правого борта «Шеера» — как раз напротив торпедного аппарата, и именно в тот момент, когда на мостике была нажата кнопка выпуска торпеды.

Десятиметровая торпеда, выскочив из аппарата ударилась своей хвостовой частью о планширь катера и, видимо, повредила себе рули. С мостика было видно, как она стала описывать странные синусоиды, а затем развернулась и понеслась прямо на «Шеер». Все оцепенели от ужаса.

Машины «Шеера» не работали, и Кранке был не в состоянии совершить маневр отклонения. А зеленовато–пузырчатый след торпеды стремительно приближался к кораблю. На мостике наступила мертвая тишина. Все это было настолько невероятным, что никто еще не успел осознать случившееся: сейчас «Шеер» будет подорван одной из собственных торпед! Только у одного комендора хватило духу пошутить. Он сказал своим товарищам: «Завтра в Берлин полетит еще один победный рапорт: «Адмирал Шеер» у берегов Камеруна торпедировал тяжелый крейсер».

Но снова произошло чудо. В последний момент, находясь всего метрах в двадцати от борта «Шеера», торпеда неожиданно затонула. Общий вздох облегчения пронесся по кораблю.

— Вы были правы, Войцеховский,— заметил Кранке, обращаясь к начальнику службы связи.

— Я? — удивился офицер.— Я не произнес ни слова, командир.

— Вы были правы, неоднократно утверждая, что «Шеер» — счастливый корабль,— Кранке повернулся к белому, как смерть, минеру и приказал:

— Попробуйте еще раз, Шульце. Бог троицу любит.

— Есть! — ответил потрясенный минер.

На «Шеере» снова воцарилась гробовая тишина. Все со

страхом ждали, какой еще сюрприз преподнесут торпедисты. Но на этот раз ничего не случилось. Торпеда попала в горящее английское судно. Высоко в небо взметнулся столб воды, пламени и дыма. В воздух полетели обломки. Судно фактически разломилось пополам. Из трюмов вырвались гигантские языки пламени. Когда «Стэнпарк» затонул, на поверхности еще долго оставалось большое пятно горящего мазута.

В эфире пока все было спокойно, но продолжал гореть мазут, яркое пламя с наступлением темноты можно было увидеть с очень большого расстояния, и это могло стать сигналом тревоги для англичан. Нужно было немедленно уходить.

Однако Кранке приказал двигаться не на восток, а на запад, с максимальной скоростью, на которую был способен захваченный «Барневельд».

При первых же лучах рассвета с «Барневельда» начали перевозить на «Шеер» команду и пассажиров. Им было приказано взять с собой теплые вещи, белье, туалетные и бритвенные принадлежности, все, вплоть до туалетной бумаги. Таща с собой мешки и чемоданы, они перебрались на «Шеер».

Среди них было довольно много негров в хорошо подогнанных бушлатах, но неграми моряков с «Шеера» было уже не удивить. Центром внимания стал старый индус, который заявил, что является секретарем Махатмы Ганди. Его аскетическое лицо из–за желтизны кожи напоминало древний пергамент, а сам он был похож на простоявшую тысячи лет в заброшенном буддийском храме статую, которой глубоко безразличны человеческие радости и горести, как и все прочие земные страсти. Даже самые не верящие ни во что моряки «Шеера» отметили странную энергию, которую излучал этот старик, хотя ничего, разумеется, объяснить не могли.

Между тем «Барневельд» решено было также уничтожить, и пока перевозили людей, все приготовления к потоплению голландского судна были сделаны. Первый взрыв прозвучал глухо, не дав ни огня, ни дыма, напоминая удар гонга. Затем в быстрой последовательности раздались еще четыре взрыва, также внешне не давшие никакого эффекта.

Голландский корабль тонул очень медленно. Через небольшие пробоины вода не могла быстро залить трюмы и машинное отделение. Прошло не менее десяти тягостных минут, прежде чем стало заметно, что судно садится в воду. Но минуло добрых полчаса, прежде чем «Барневельд» действительно начал тонуть. Первой стала погружаться корма, и на «Шеере» слышали шипение и свист воздуха, вытесняемого водой. Пароход стал медленно крениться на левый борт, потом выпрямился и накренился на правый, снова выпрямился, как бы ища наиболее удобное положение, в котором он должен покоиться на дне океана.

Судно оседало все ниже, волны уже перекатывались через верхнюю палубу, носовая часть медленно поднималась. Последние остатки воздуха вышли из внутренних помещений судна со звуком, напоминающим последний вздох умирающего человека. И «Барневельд» исчез в пучине. Кое–что всплыло из его трюмов — главным образом, плоскости боевых

самолетов с маркировкой Королевских ВВС. Кранке приказал увеличить скорость до двадцати четырех узлов, развернулся вокруг места гибели «Барневельда», как бы оказывая ему посмертные почести, и приказал ложиться на юго–западный курс. Следующие двадцать четыре часа все работы в «Шеере», кроме абсолютно необходимых, были прекращены, и экипажу предоставлен давно заслуженный отдых. Последние трое суток многие провели вообще без сна, выполняя очень тяжелую работу.

Исчезновение «Барневельда» и «Стэнмарка» оставались загадкой для английского командования в течение всей войны, пока в их руки на попали боевые журналы «Адмирала Шеера». Только тогда англичане узнали об истинной судьбе двух пропавших без следа пароходов.

XV

Глубокой ночью радисты «Шеера» приняли радиограмму из Берлина, где командование флотом сообщало Кран–ке, что вспомогательный крейсер «Пингвин» под командованием капитана первого ранга Крюдера без единого выстрела и потерь захватил три норвежских китобойных плавбазы, находившиеся в полном грузу, и одиннадцать китобоев.

Очень важно, указывалось в радиограмме, чтобы все плавбазы (из–за чрезвычайной ценности их груза) и китобои, которые легко переоборудовались в сторожевые корабли, были приведены в контролируемые немцами воды. Поскольку сам «Пингвин» способен выделить только одну призовую команду, «Шееру» и «Нордмарку» предписывалось выделить для этой цели свой личный состав.

Кранке было приказано дать ответ в течение двадцати четырех часов. Приказ командиру «Шеера» совсем не понравился. Выделение такого количества офицеров и матросов в призовые команды значительно уменьшало боеготовность его собственного корабля, о чем он и сообщил командованию в ответной радиограмме. Берлин быстро отреагировал, сообщив Кранке, что его возражения приняты во внимание и понятны, но, тем не менее, приказ должен быть выполнен, а личный состав «Шеера» будет пополнен, когда прибудет очередное судно снабжения. Китовый жир был чрезвычайно важным для Германии сырьем. У Кранке выбора не было.

Не считая офицеров призовой команды Петерсена и Блайе, оставался только лейтенант Крафт, которого можно было без особого ущерба выделить для выполнения указанной задачи. Остальные были либо младшими лейтенантами, либо корабельными гардемаринами, которые, по мнению Кранке, были совсем не готовы возложить на себя такую ношу ответственности. Кроме того, ни один из них не имел штурманского диплома. В военно–морском училище их, конечно, научили пользоваться секстантом и штурманскими альманахами, но тактики у них не было никакой.

На борту «Шеера» имелось достаточно секстантов, логарифмических таблиц и штурманских альманахов, захваченных на потопленных судах, однако британские, голландские и норвежские таблицы отличались от немецких и требовался известный опыт, чтобы суметь ими воспользоваться. Пришлось спешно организовать на «Шеере» необходимую переподготовку. Младшие лейтенанты и гардемарины день и ночь учились брать высоту солнца секстантами и пользоваться штурманскими таблицами, как говорится, до головокружения. Их обучение курировал сам Кранке. Не считая этого, служба на «Шеере» шла как обычно. Менялись вахты, шли плановые ремонтные работы, затем еда и сон, и все начиналось снова. Такова жизнь боевого корабля в дальнем походе.

На «Шеере» снова было полно пленных. Предыдущих сдали на «Нордмарк» и «Дюкьезу», но прибыло много новых. Им разрешалось при соблюдении известных правил выходить на верхнюю палубу подышать свежим воздухом. Англичане даже в плену сохранили свою гордость и высокомерие, презрительно поглядывая на немецких моряков. Они признавали только друг друга, относясь ко всем остальным с презрительным безразличием.

Они были молчаливы, а если и разговаривали, то только междометиями. Голландцы были флегматичными, более полными, чем стройные англичане. Они предпочитали сидеть на палубе, а не ходить по ней взад–вперед, как это делали британцы. Даже в курении трубок проявлялся их национальный характер. У англичан трубка торчала изо рта агрессивно–вызывающе, а у голландцев — мирно свисала.

Норвежцы не шагали по палубе, как англичане, но и не сидели, как голландцы. Подобно статуям, они неподвижно стояли у лееров и глядели в море. Большинство из них были огромными широкоплечими парнями со светлыми волосами и голубыми глазами, напоминая тех северных гигантов, которые были описаны еще Тацитом и Цезарем.

Отдельно от всех, главным образом, от англичан, содержался старый индус — секретарь Ганди. Кранке выделил двух матросов, которые обслуживали старика, выводили его на палубу, где он сидел в шезлонге, глядя в пространство. Старик–индус ненавидел англичан и был уверен, что в результате этой войны его страна сбросит с себя английское колониальное иго и обретет независимость. Сам Кранке любил беседовать с ним, поскольку секретарь Ганди оказался хорошоинформированным, начитанным и интеллигентным человеком. Однако Кранке было трудно следить за логикой индуса высшей касты, одинаково презиравшего всех европейцев, живущих в заблуждениях своей гордыни.

«Шеер» снова прибыл в «Андалузию», где застал «Нордмарк» и «Дюкьезу». Не прибыл только тихоходный «Сандефиорд».

«Шеер» принял топливо и пополнил запасы с «Нордмарка». Кранке желал провести совещание, чтобы разработать план дальнейших действий.

«Тор» находился в Южной Атлантике, а с севера к ним на соединение шел вспомогательный крейсер «Корморан». Вспомогательный крейсер «Пингвин» также находился в Южной Атлантике с захваченным китобойным флотом Норвегии. Он должен был прибыть в «Андалузию», чтобы пополнить состав призовых команд и доставить свои призы в Германию. В Индийском океане оперировал один вспомогательный крейсер «Атлантис».

По сообщениям, полученным из Берлина, Кранке знал, что вскоре в северной и Центральной Атлантике начнут операции линейные корабли «Шарнхорст» и «Гнейзенау», а также тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер». А потому командир «Шеера» решил, что будет лучше, если он переместится в Индийский океан, чтобы вызвать там такой же переполох на английских судоходных путях, как и в Атлантике. О своих намерениях Кранке сообщил командованию в Берлине и получил полное одобрение. Кранке должен был оперировать у южной части восточно–африканского побережья, а Рогге — командир «Атлантиса» — на севере.

Воспользовавшись стоянкой, водолазы осмотрели рули «Шеера», а вооруженные винтовками матросы отгоняли от них тут же появившихся акул. Между тем в «Андалузию» с точностью пассажирского лайнера прибыл «Сандефиорд». Кранке планировал переправить на пароход своих пленных, для чего необходимо было пополнить продовольственные запасы судна и оборудовать там дополнительные умывальники и гальюны. На всех призовых судах не существовало различий между пищей, которую получали германские моряки и которую выдавали пленным. Это было правилом.

На «Шеере» царила небольшая суматоха. Корабль готовились покинуть не только пленные, но и офицеры и матросы призовых команд для норвежских китобоев. Гуляющие по палубе пленные с удивлением глядели на скопище германских кораблей. Особенно всех удивлял огромный «Нордмарк», который стоял под звездно–полосатым американским флагом и имел на борту фальшивое название «Дикси».

Когда пленных перевезли на «Сандефиорд», на палубе «Шеера» построились призовые команды, поступающие в распоряжение капитана первого ранга Крюдера — командира «Пингвина». Командовал ими лейтенант Крафт. Кранке произвел призовым командам

прощальный смотр, и они должны были перебраться на «Дюкьезу», чтобы там ожидать прибытия «Пингвина» и захваченного китобойного флота Норвегии.

«Сандефиорд» благополучно завершил свой путь в Европу и, не встретив по пути ни одного вражеского корабля, прибыл в оккупированную немцами Жирону. После ремонта пароход вступил в строй немецкого флота под названием «Монсун». Он был потоплен англичанами 11 августа 1944 года у Нанта.

Захваченная норвежская флотилия также прибыла благополучно в германские воды, не считая двух китобоев, которые напоролись на британский конвой вблизи Бискайского залива и были затоплены экипажами.

Две огромных китобойных плавбазы «Оле Веггер» и «Солглимт» были приведены в контролируемые Германией воды двумя бывшими капитанами торгового флота: лейтенантом резерва Петерсеном и Блайе. Третья норвежская плавбаза «Пелагос» была отправлена в Германию раньше с призовой командой самого «Пингвина».

Один из маленьких китобоев был оставлен при себе капитаном первого ранга Крюдером в качестве «второго глаза» вспомогательного крейсера «Пингвин». Китобой был переименован в «Адъютант» и счастливо избежал печальной судьбы самого «Пингвина», который был потоплен 8 мая 1941 года к югу от Сейшельских островов в жестоком бою с британским крейсером «Корнуэлл». После гибели «Пингвина» «Адъютант» ухитрился присоединиться к германскому вспомогательному крейсеру «Комет», чей командир использовал маленькое судно в качестве минного заградителя. «Адъютант» успешно выставил несколько минных заграждений у берегов Новой Зеландии, а 1 июля 1941 года был затоплен экипажем по приказу командира «Комета».

Захваченная норвежская плавбаза «Оле Веггер» была потоплена в порту Руана 26 августа английской авиацией, а вторая плавбаза «Солглимт» уничтожена в порту Шербура 29 июня 1944 года. Дальнейшая судьба третьей плавбазы «Пелагос» и китобоев неизвестна. Двадцать две тысячи тонн китового жира, захваченного на этих плавбазах, использовались для производства маргарина и помогли решить продовольственную проблему в Германии.

По причинам секретности, очень долго ничего не было известно об этой уникальной военно–морской операции, осуществленной командиром вспомогательного крейсера «Пингвин» капитаном первого ранга Эрнстом–Феликсом Крюдером.

XVI

На календаре было 28 января 1941 года, что сбивало моряков «Шеера» с толка. В Южном полушарии стоял разгар лета, и столбик термометра поднимался до отметки 50°С на верхней палубе. А в машинном отделении температура была еще больше. Но даже на верхней палубе люди падали с ног от нестерпимой жары, и немало было благодарственных молитв, когда корабль возобновил движение на юг, направляясь в новую оперативную зону — южную часть Индийского океана.

Оставляя «Андалузию» и проходя мимо «Нордмарка» и «Дюкьезы», «Шеер» отсалютовал флагами. Призовая команда «Дюкьезы» и экипаж «Нордмарка», выстроившись на палубах, провожали «Шеер» громкими криками, взмахами рук и фуражек. По корабельной трансляции «Шеера» было сделано объявление: «Моряки, бросьте прощальный взгляд на наш «Плавучий деликатес». Вы больше не увидите его и не полакомитесь его запасами. «Пингвин» перегрузит все и всех на китобои и потопит «Дюкьезу».

Другого выхода не было — угольные бункера «Дюкьезы» были совершенно пусты, а взять угля было негде. В топках уже сожгли все, что могло гореть: мебель кают, доски палубного настила, крышки трюмных люков, деревянные двери и даже пианино из офицерского салона. «Нордмарк» таскал «Дюкьезу» на буксире, но все понимали, что долго это продолжаться не может.

По мере продвижения «Шеера» на юг, становилось прохладнее. Временами уже чувствовалось ледяное дыхание Антарктики. Через четыре дня после ухода из «Андалузии» «Шеер» вышел на широту Кейптауна. Погода стала резко меняться. Первым вестником надвигающегося шторма стала пара альбатросов, появившихся над «Шеером», который, зарываясь носом в набегающую волну, пробивался на юг. Вскоре альбатросов стало восемь. Они кружились над кораблем, поражая размахом своих крыльев, достигавшим трех метров. Огромные птицы, подобно пикирующим бомбардировщикам, внезапно с громкими криками падали вниз и снова взмывали вверх от самой поверхности океана. Некоторые из них пикировали на палубу «Шеера», пролетая над самыми головами людей и, казалось бы, получая удовольствие от того, что матросы испуганно шарахаются от них в укрытия. Сильные и элегантные, они без труда летели с той же скоростью, с которой шел «Шеер». Одна из птиц даже опустилась на гидросамолет «Арадо», подозрительно рассматривая своего «конкурента» с мотором.

«Шеер» пробивался все дальше и дальше на юг. Температура продолжала падать, вскоре опустившись до десяти градусов. Для привыкших к тропической жаре моряков это был холод. По мере того, как падала температура, увеличивалось число кружившихся над кораблем альбатросов. Вскоре их уже было не менее пятидесяти, и, при известной доле воображения, складывалось впечатление, что они привязаны к «Шееру» какими–то невидимыми нитями.

Затем настал день, когда последний клочок голубого неба затянуло черными тучами, а температура воздуха упала до нуля. Навстречу кораблю задувал ледяной ветер, достигший к вечеру штормовой силы. Ночью «Шеер» пересек сороковой градус южной широты и вошел в традиционную зону южноатлантических штормов.

«Ревущие сороковые» встретили «Шеера», как положено: огромными волнами и воем урагана, напоминающим рев тяжелой артиллерии.

Гигантские волны, обрушивающиеся на корабль, казались живыми доисторическими чудовищами, которые, оглушительно рыча, пытались уничтожить стального пришельца, появившегося в их владениях. Но «Шеер» было не так–то легко уничтожить. Сопротивляясь шторму, он повернул на восток, чтобы обогнуть мыс Доброй Надежды вне дальности действия Южноафриканских ВВС.

Океан катил навстречу «Шееру» неправдоподобно огромные зеленовато–пенящиеся валы, которые можно увидеть только здесь — на слиянии двух океанов между мысом Доброй Надежды и Антарктидой. Английские бывалые капитаны называли эти валы «монархами морей», а тем, кто их никогда не видел, при самом богатом воображении трудно даже приблизительно представить себе, как выглядят эти страшные порождения безграничной энергии природы. Именно здесь человек лучше всего осознает свою беззащитность и слабость по сравнению с могучими силами, управляющими планетой. «Шеер» стонал и выл, напоминая орган, на котором играет дьявол. Валы перекатывались через корабль, разбиваясь за носовой надстройкой и свирепыми водопадами срываясь с кормы. Шторм стал утихать только через двое суток, когда танкер изменил курс на северо–восток, по направлению к мысу Агалхас. Снова стало заметно теплее, а вода Индийского океана радовала глаз нежно–голубыми оттенками.

Утром 6 февраля, когда Кранке зашел в кают–компанию выпить кофе, старший инженер–механик доложил ему, что в машинном отделении «Шеера» обнаружена маленькая голландская курица, контрабандой доставленная на корабль, видимо, с «Дюкьезы». Курица регулярно несет яйца. Кранке приказал поставить курицу на довольствие и отмечать кладку яиц в вахтенном журнале машинного отделения в графе «Особые происшествия». В журнале появились следующие записи:

«6 февраля, 15:00. Южнее Мадагаскара. Часы переведены вперед на полчаса. Курица снесла одно яйцо». Если верить записям в журнале, курица исправно выполняла свою нелегкую обязанность.

«Адмирал Шеер», находясь юго–восточнее Мадагаскара, шел средним ходом, все более склоняясь к востоку. Поднявшись выше тридцати градусов южной широты, корабль повернул прямо на восток, надеясь выйти на судоходные пути, ведущие из Австралии в Южную Америку и Европу вокруг мыса Доброй Надежды. В течение пяти суток все усилия сигнальщиков что–либо обнаружить в пустынном океане не дали никаких результатов. Не попадалось даже ни одного «нейтрала». Складывалось впечатление, что вся эта зона объявлена свободной от судоходства.

Между тем на 14 февраля у «Шеера» было назначено секретное рандеву со вспомогательным крейсером «Атлантис», чей командир капитан второго ранга Рогге специально просил об этом командование флотом в Берлине. Рандеву было назначено юго–восточнее банки Сайя–де–Мальха в точке с координатами: десять градусов южной широты и шестьдесят пять градусов восточной долготы.

Все должно было проходить при полном радиомолчании. Только если один из кораблей по оперативным или иным причинам не мог вообще прибыть на рандеву, он должен был сообщить об этом специально переданным по радио сигналом.

Кранке шел на рандеву с «Атлантисом», надеясь узнать у Рогге, который уже в течение нескольких месяцев успешно оперировал в Индийском океане, какую–нибудь новую информацию о маршрутах британского судоходства в этих водах. Кроме того, он также надеялся договориться о взаимодействии обоих кораблей.

Направляясь в место рандеву, «Шеер» сначала шел северо–восточным курсом, обходя Маврикий, а затем повернул на север.

На этом курсе корабль быстро вошел в зону южных пассатов. Снова начинала мучить жара, с голубого неба беспощадно палило солнце. Жара в сочетании с большой влажностью становилась нестерпимой. Экипаж «Шеера» опять оказался в обстановке «турецкой бани». Вспоминались слова старой морской песни: «Мы стоим у Мадагаскара с чумою на борту», хотя петь ни у кого не было сил.

Совершенно неожиданно и внезапно 12 февраля на «Шеер» пошла крутая волна, через которую корабль с большим трудом пробился. При этом ни барометр, ни визуальные наблюдения неба не давали ни малейшего намека на столь резкое изменение погоды.

По опыту Кранке знал, что такую крупную волну обычно нагоняет бушующий где–нибудь поблизости ураган — частое явление здесь в это время года. Поэтому, уменьшив скорость, Кранке повернул на северо–запад, чтобы обойти предполагаемый район урагана.

По мнению офицера–синоптика, подобное решение командира являлось напрасной потерей времени. Накануне синоптик прочел лекцию в кают–компании, которая транслировалась по всему кораблю. Темой лекции было: «Ветры Индийского океана».

Дефант остановился на знаменитых ураганах в районе Маврикия, особенно заострив внимание на тех признаках, по которым эти ураганы можно заблаговременно предвидеть. Синоптик был достаточно неосторожным, чтобы подчеркнуть, что в настоящий момент ни один из указанных признаков не присутствует. В том числе нет типичной желтоватой дымки, встающей над океаном накануне урагана.

Как обычно, на лекции в кают–компании присутствовал командир, говоря несколько вступительных и заключительных слов. На этот раз Кранке заявил, что при всем своем уважении к знаниям синоптика–профессионала, он с ним согласиться не может — идет ураган, и вечером все смогут убедиться, кто прав.

Прав оказался командир.

К вечеру ветер изменился. Небо затянуло тяжелыми серыми тучами, а затем с норд–веста пришел шторм, усиливающийся с каждой минутой. Сила ветра быстро достигла семи–восьми баллов. Теперь уже никто не сомневался, что командир поступил очень мудро, изменив курс, чтобы не попасть в центр двигавшегося на юг урагана.

14 февраля в 08:00 «Шеер» прибыл в точку рандеву с «Атлантисом». Самого «Атлантиса» еще не было. Поскольку последние тридцать шесть часов звезды были закрыты тучами, было невозможно точно определить свое место и выяснить, насколько «Шеер» ветром и течениями снесло с курса. Однако к вечеру из–за туч выглянуло солнце, и точное место корабля было быстро определено. Выяснилось, что корабль был несколько северо–западнее нужного места. Пришлось спуститься немного на юг, к настоящему месту встречи. Штурманы «Атлантиса» также немного ошиблись в расчетах, и их корабль вышел юго–восточнее заданного места.

В 16:00 сигнальщики «Шеера» и «Атлантиса» увидели друг друга сквозь висевшую над поверхностью дымку. На «Атлантисе» подняли сигнал: «Приветствуем германскую эскадру Индийского океана!»

Кроме «Атлантиса», в Индийском океане находился однотипный с ним пароход Ганзейской линии «Танненфельс», стоявший в настоящее время в Могадишу на территории Сомали. К Могадишу подходили английские войска, что вынуждало «Танненфельс» быть готовым оставить этот порт: на борту «Танненфельса» находились офицеры и матросы призовой команды, а также двести шестьдесят четыре пленных с югославского парохода «Дурмитор», захваченного «Атлантисом» в проливе Зунда.

Капитан первого ранга Рогге принял решение направить «Танненфельс» обратно в Европу — в контролируемые Германией воды.

«Атлантис» привел за собой два «приза»: британский сухогруз «Спейбенк» и танкер «Кетти Брэвиг» с грузом великолепного дизельного топлива. Несмотря на штормовое море, капитан первого ранга Рогге прибыл на «Шеер», заставив всех поволноваться. С мостика «Шеера» казалось, что утлую шлюпку командира «Атлантиса» обязательно захлестнет волнами и опрокинет. Рогге уже год действовал в Индийском океане и мог предоставить Кранке бесценную информацию, отвечая на заранее подготовленные командиром «Шеера» вопросы. Кранке внимательно слушал коллегу, делая краткие пометки в своей записной книжке.

Встреча с «Шеером» была очень радостной для экипажа вспомогательного крейсера, поскольку они рассчитывали немного отоспаться под прикрытием 280–миллиметровых орудий карманного линкора. «Шеер» предоставлял им возможность слегка расслабиться — первый раз в течение года.

«Германская эскадра Индийского океана», уходя от урагана, решила подняться на север, где море должно было быть поспокойнее. Это давало возможность морякам «Атлантиса» побывать на «Шеере», а самому «Шееру» без помех пополнить запасы топлива с танкера «Кетти Брэвиг».

Утром специалисты с «Шеера» проверили качество топлива на танкере. Оно оказалось не только превосходным, но и лучше всего подходящим для дизелей «Шеера». Капитан первого ранга Кранке расценил это как чудо. Он даже и мечтать не смел о том, что ему удастся пополнить запасы топлива, находясь вблизи Мадагаскара.

Рогге информировал Кранке о том, что все судоходные пути ныне идут не через океан, а прижимаются к берегам. Командир «Атлантиса» предложил Кранке выбрать оперативный район к северу от Мадагаскара — напротив Момбасы, где наверняка он обнаружит немало судов противника.

Сам Рогге предполагал переместиться в район южнее Сейшельских островов, куда, по его мнению, бросятся все суда, узнав о присутствии «Шеера» севернее Мадагаскара. После

завершения операции оба командира договорились о новом рандеву, если «Шеер» сможет на него прибыть. Кран–ке ожидал приказа о возвращении домой и, получив его, не мог терять времени, поскольку ночи в районе Исландии с каждым днем становились все короче.

Закончив оперативные вопросы, оба командира занялись весьма приятным бартером. Рогге предложил снабдить «Шеер» цейлонским чаем и прекрасным кандийским медом, а Кранке, в свою очередь, предложил «Атлантису» большое количество яиц, добытых на «Дюкьезе». Кроме того, превосходная аргентинская ветчина пошла в обмен на высококачественный бирманский рис. Кранке презентовал кают–компании «Атлантиса» несколько ящиков Мозельского вина, а Рогге подарил кают–компании «Шеера» столько же ящиков захваченного Шотландского виски.

На «Атлантисе» с жадностью набросились на последние германские газеты, хотя это были газеты от 20 октября прошлого года. «Атлантис» находился в рейде почти год, не получая почты и почти не зная ничего о том, что творится в мире. Очень редко удавалось поймать по радио хоть какую–нибудь германскую радиостанцию, которая, как правило, быстро терялась.

Авиамеханики с «Атлантиса» помогли отремонтировать многострадального корабельного попугая с «Шеера». Казалось, что «Арадо» простудился в южном климате. Он постоянно кашлял, плевался и задыхался, как астматик.

Между тем ураган прошел, ветер совершенно стих и снова наступила изнуряющая экипаж жара. Температура воды на поверхности океана достигла тридцати трех градусов, а в помещении главных дизелей поднялась до шестидесяти шести.

XVII

17 февраля «Шеер» снова отправился на поиск добычи. В течение ночи был обнаружен нейтральный пароход, но «Шеер» обошел его стороной и вернулся на старый курс, который вел его в оперативную зону севернее Мадагаскара. Встреча с «нейтралом» была благоприятным знаком. Там, где водятся «нейтралы», должны быть и англичане.

На следующее утро лейтенант Питч вылетел на своем «Арадо» обследовать новый район. Каждый вылет теперь был связан с большим риском, поскольку у старого «корабельного попугая» уже почти ничего не осталось от первоначального оперения. В 09:50 Питч вернулся и доложил, что обнаружил идущее на север судно примерно в шестидесяти милях от Альдабарских островов, принадлежавших Британии. «Шеер» направился в указанное летчиком место, но во второй половине дня, когда по всем расчетам пароход должен был появиться в пределах видимости ничего обнаружено не было.

Питч вызвался вылететь снова и поискать пароход.

В тот момент, когда «Арадо» катапультировали в воздух, раздался крик сигнальщика:

— Две мачты по пеленгу двадцать!

— Это он! — воскликнул кто–то на мостике, но Кранке с сомнением покачал головой. Это кто–то другой. Кроме того, Питч не возвращался, хотя должен был увидеть этот пароход сразу же после взлета.

Возможно, им удастся сделать еще один «дубль», как это удалось в Гвинейском заливе.

В 14:00 была пробита боевая тревога, и матросы разбежались по боевым постам. Две мачты поднялись над горизонтом и превратились в танкер, идущий на юг, то есть в направлении, противоположном тому, которым шел пароход, обнаруженный Питчем на рассвете.

«Шеер» приближался к новой жертве, имея солнце за кормой, что наверняка мешало сигнальщикам танкера точно опознать приближающийся корабль. Кранке решил снова повторить тот же прием, что привел к успеху в Гвинейском заливе. Подойдя к танкеру на

десять тысяч метров, задрав на башнях два орудия вверх, а одно опустив вниз, чтобы отдаленно напоминать английские крейсера, Кранке начал с танкером обмен сигналами.

Капитан танкера не был удивлен появлением военного корабля. Он знал, что в этом районе патрулируют британские крейсера, поскольку имелись сведения о действиях в Индийском океане нескольких германских рейдеров. Без всякого подозрения он стал отвечать на сигналы «Шеера». К этому времени «Шеер» подошел уже достаточно близко и шокировал капитана танкера новым сигналом: «Остановиться! Не пользоваться радио! В противном случае будете немедленно уничтожены!»

Теперь обе башни «Шеера» направили на танкер все шесть своих орудий, выглядевших очень впечатляюще и грозно. С мостика «Шеера» было отчетливо видно, как английские комендоры бегут к кормовому орудию танкера.

Кранке наблюдал за всем этим, надеясь, что у танкера хватит ума не вступать в бой с карманным линкором и что английский капитан откажется от самоубийственного героизма во имя здравого смысла.

Но орудие танкера медленно поползло вдоль борта в сторону «Шеера».

— Какие храбрецы! — изумился Кранке. Они ясно видят, что перед ними тяжелый крейсер, но готовы сражаться!

Кранке очень не хотелось открывать огонь. Он передал сигналом на танкер: — «Не глупите, капитан! Отзовите своих людей от орудия и отключите радио!»

Английские комендоры отошли от орудия, получив, без сомнения, соответствующий приказ с мостика. Радио танкера молчало.

— Замечательно,— облегченно вздохнул Кранке.— Очень не хотелось устраивать им кровавую баню.

Призовая команда, которая вскоре прибыла на английское судно, сообщила на «Шеер», что это танкер «Бритиш Адвокат» грузоподъемностью 6994 брутторегистровых тонн с грузом 4000 тонн неочищенной нефти и 4000 тонн бензина, направляющийся в Кейптаун. Судно вооружено 102–миллиметровым орудием на корме и зенитным пулеметом на надстройке. Командовавший призовой командой лейтенант Энгельс предложил захватить танкер, а не топить его. Правда, как выяснилось, англичане успели вывести из строя насосы, перекачивающие топливо из цистерн в машину, но для опытных механиков «Шеера» вряд ли стоило бы большого труда снова ввести их в действие.

В это время вернулся Питч, доложив, что снова обнаружил первый пароход, продолжавший идти на север несколько восточнее того места, где сейчас находился «Шеер».

Кранке приказал лейтенанту Энгельсу отвести захваченный танкер к месту рандеву с «Атлантисом» и там ожидать «Шеер», а сам решил заняться вторым пароходом. «Шеер» быстро нагнал второй пароход, прошел у него по правому борту, а затем стал резать ему курс. Начинало темнеть, и пароход зажег навигационные огни.

«Сообщите название судна и его национальную принадлежность»,— промигали сигнальным фонарем с «Шеера».

Пароход долго молчал. Видимо, его капитан долго приходил в себя от шока. Наконец, с него ответили на языке, который никто из сигнальщиков на знал. Вахтенный офицер, посмотрев сообщение, заявил, что оно передано на греческом языке.

С «Шеера» потребовали повторить сообщение по–английски.

«Пароход «Грегориос», страна Греция»,— последовал ответ с судна.

Пароход оказался нейтральным. Это было досадно. С него наверняка рассмотрели, с кем имеют дело. Но, с другой стороны, что делает в этих водах грек? Не везет ли он контрабанду? Кранке решил в этом убедиться. С «Шеера» готова была съехать призовая команда, чей командир был хорошо проинструктирован по всем вопросам, касающимся

нейтралитета, но в этот момент с греческого парохода запросили сигналом «Шеер» опознать себя. Кранке совершенно не хотелось этого делать, но из опасения, что грек сообщит о нем по радио, приказал ответить уклончиво — мол, свои и все. Нужно было выиграть время, пока призовая команда не выведет из строя радиостанцию греческого судна.

Кранке показалось, что прошла целая вечность, пока лейтенант, командовавший призовой командой, вернулся на «Шеер», чтобы лично обо всем доложить командиру.

Из захваченных судовых документов вытекало, что пароход «Грегориос» (2546 брутторегистровых тонн) шел из Нью–Йорка в Афины с грузом материалов Красного Креста. Все бумаги в порядке.

— Минутку,— заметил Кранке.— На этом курсе он должен был пройти Суэцким каналом. Не везет ли он свой груз англичанам? Но, с другой стороны, судно нейтральное, есть подписанная декларация Красного Креста о характере груза. Боюсь, что ничего сделать не удастся…

Наступила пауза, потом Кранке спросил лейтенанта:

— Вы спросили у капитана, почему из Нью–Йорка в Афины он идет таким странным путем — вокруг мыса Доброй Надежды? Это в пять раз длиннее, чем идти напрямую через Средиземное море. Это все равно, что идти из Гамбурга в Плимут вокруг Исландии. Если они действительно везут материалы Красного Креста, то какой смысл капитану делать подобный крюк? Я уже не говорю о материальных убытках.

— Я, конечно, спросил его об этом,— доложил лейтенант.— Капитан сказал, что всего лишь выполняет инструкцию своей судоходной компании, которая опасалась, что при следовании Средиземным морем итальянцы или англичане могут захватить пароход.

— Интересно! — удивился Кранке.— А при следовании Суэцким каналом англичане не могут захватить этот пароход?

Подумав еще минуту, Кранке приказал:

— Старшего врача на мостик!

Когда подполковник медицинской службы Шведер прибыл на мостик, Кранке поинтересовался, как у него обстоят дела с медикаментами и лекарствами. Выяснилось, что и того, и другого осталось очень мало, поскольку много медикаментов, особенно бинтов и болеутоляющих средств передано на призовые суда. Кранке указал, что Морское Призовое право разрешает брать лекарства и медикаменты с нейтральных судов, и предложил медикам отправиться на греческий пароход и взять там часть необходимого с обязательным последующим уведомлением призового судна.

Лейтенант медицинской службы Конрад отправился на «Грегориос». Вскоре от него последовал сигнал, что он возвращается на «Шеер» с важной информацией. Конрад поднялся на мостик с несколькими матросами, которые несли вскрытый ящик.

— Взгляните, командир,— предложил доктор.— На ящике было написано «Вата». Сверху действительно оказалась обыкновенная вата, а под ней — комплектующие детали пулемета.

— Очень интересно,— обрадовался Кранке.— Как там у Гомера? «Остерегайтесь коварных греков?» Так мы и поступим. Нужно проверить весь груз!

На «Грегориос» была послана дополнительная рабочая партия. Груз был тщательно проверен. Во всех осмотренных ящиках были обнаружены части пулеметов. Кроме того, в трюмах находились броневые плиты, стальные листы, покрышки для самолетных шасси и другие военные материалы. Теперь уже было очень сомнительно, что судно направлялось в Афины. Скорее, в Аден или какой–нибудь египетский порт. Но в любом случае приговор «Грегориосу» был уже вынесен. Капитан понимал это и не протестовал. Без сомнения, он знал, какой груз везет его судно, прикрываясь авторитетом Красного Креста. Удивляло другое: как такая страна, как Соединенные Штаты, могла так грубо попрать авторитет столь

известной международной организации? Это еще раз говорило об очень странном понимании Соединенными Штатами своего нейтралитета.

Прежде чем пустить грека ко дну, командир призовой партии предложил перевезти на «Шеер» все ящики с шоколадной пудрой. Кранке согласился, предупредив только, чтобы все работы закончились за час до рассвета. В 07:20 «Грегориос» был пущен на дно.

— Прощай, «Грегориос» — перефразировал греческую классику один из находящихся на мостике немецких офицеров.— Мы расскажем спартанцам, закон уважающим, что ты был лжецом.

XVIII

«Корабельный попугай» взлетел на поиск новых жертв.

Хотя в предыдущую ночь никто не сомкнул глаз, Кранке явно не желал терять время на отдых экипажа. В 09:15 «Арадо» вернулся, и Питч доложил об обнаружении парохода, идущего в относительной близости от «Шеера». Борта и надстройки этого парохода были окрашены в белый цвет, предупреждая о том, что он «нейтрал» или маскируется под «нейтрала». Пароход шел на юг, и Кранке подумал, что едва ли«нейтрал» стал бы идти таким курсом. Откуда он в таком случае идет и куда направляется?

Американские суда традиционно всегда выбирали кратчайшие маршруты и нисколько не считались с жесткими циркулярами Британского Адмиралтейства, устанавливающими пути английского и союзного судоходства. Суда же других нейтральных стран в этой части мирового океана попадались чрезвычайно редко. Кранке решил поближе рассмотреть белый пароход, под чьим бы флагом он ни шел.

Кранке приказал лечь на пересечение курса неизвестного парохода. Во второй половине дня все повторилось — как в кадрах старого фильма — сначала. Над горизонтом появились верхушки мачт, затем прозвучали сигналы боевой тревоги, и матросы, распрощавшись с мечтами об ужине, разбежались по своим местам. Начинало уже смеркаться, когда «Шеер», появившись за кормой парохода, начал старую игру. Сигналом было затребовано название судна и его порт приписки. Судно ответило шифрогруппой из четырех букв. В книге свода международных сигналов подобной комбинации букв не было, и, пока шифровальщики под руководством капитана второго ранга Будде ломали голову над новой загадкой, на мостике «Шеера» сделали вид, что поняли ответ, и подняли новый сигнал: «Имею для вас секретные приказы».

«Какого рода приказы?»— запросили с парохода.

«Вам нужно изменить курс. Посылаю к вам катер с инструкциями о вашем новом курсе» ,— просигналили с «Шеера».

Между тем сигнальщики «Шеера» внимательно рассматривали пароход, пытаясь определить, вооружен он или нет. Одним казалось, что они видят на его корме орудие, другие были не уверены в этом.

Но судно, ответившее странной шифрограммой, было само по себе очень подозрительным, что обязывало вести себя с крайней осторожностью.

С парохода тем временем просигналили: «Вы не имеете права останавливать нас в открытом море. Мы — американцы!»

Капитан второго ранга Будде появился на мостике «Шеера».

—Мы разобрались,— доложил он.— Адмиралтейство ввело код для опознавательных сигналов. Это канадское судно «Канадиэн Крейсер» из Галифакса.

«Немедленно сообщите фамилию капитана и название судна»,— потребовали с «Шеера».

«Капитан Смит. «Канадиэн Крейсер»»,— ответили с парохода.

— Вы правы, Будде! — воскликнул Кранке.— Это — «Канадиэн Крейсер».

— Пишите ему,— приказал Кранке сигнальщикам: «Немедленно остановиться. Я высылаю катер с секретными приказами для вас!»

Блеф продолжался.

«Канадиэн Крейсер» остановился, но не успели с «Шеера» спустить катер, как судно снова дало ход.

«Немедленно остановитесь! — приказал просигналить Кранке.— Не вынуждайте меня открыть огонь. Вы ведете себя очень подозрительно».

«Вы тоже,— ответили с парохода.— Вы ведете себя, как немцы!»

— Действительно,— согласился Кранке и снова приказал поднять сигнал пароходу:

«Немедленно остановиться!»

Но пароход и не думал подчиняться. Напротив, в ответ он немедленно увеличил ход.

«Шеер» также увеличил ход до полного и началось преследование наглого канадца.

Спущенный с «Шеера» моторный катер, имевший семь узлов парадного хода, оказался между «Шеером» и его жертвой.

Впереди маячил в легкой дымке силуэт канадского судна, а позади, прекрасно проектируясь на фоне заката, надвигался мощный силуэт карманного линкора. В этот момент «Шеер» открыл два мощных прожектора, ярко осветив преследуемое судно.

— Смотрите! — воскликнул кто–то на мостике «Шеера».— Это действительно «нейтрал»!

В лучах прожекторов были ясно видны звезды и полосы американского флага, накрашенные на бортах судна, а под мостиком двухметровыми буквами белела надпись — США.

«Канадиэн Крейсер» явно не имел ни малейшего желания останавливаться. Вода за его кормой бурлила от работающих винтов.

— Противник вышел в эфир с сигналом «Р. Р. Р.»,— доложили на мостик «Шеера» из радиорубки.— Он сообщает свое название и место и дает текст:

«Меня преследует тяжелый крейсер».

Кранке приказал передать сигнальным фонарем на катер:

«Ахтунг! Открываем огонь!»

Предупредив катер, Кранке приказал открыть огонь из 37–миллиметровых зенитных орудий. Никто уже на мостике не верил, что это судно действительно американское, но катер, находившийся в опасной близости от парохода, не давал возможности Кранке действовать более тяжелыми орудиями. Первый залп пролетел над пароходом, но во втором залпе снаряды попали в мостик и надстройку. В лучах прожекторов были видны клубы дыма и летящие в разные стороны обломки.

Из радиорубки доложили, что радисты парохода продолжают сообщать о нападении, и уже «Маврикий», «Аден» и «Момбаса» подтвердили получение сигнала «Р. Р. Р». Затем находящийся где–то поблизости авианосец также подтвердил получение сигнала « Р. Р. Р».

А «Канадиэн Крейсер» продолжал засыпаться снарядами. Ход судна упал, и, наконец, оно остановилось. Орудия на пароходе не было и потому он не отвечал на огонь.

Катер с «Шеера» подошел к борту лжеамериканца, и ему сбросили шторм–трап — прямо через накрашенный на борту американский флаг. Командир призовой команды с «Шеера», карабкаясь по трапу, испачкал свои белые брюки о свеженакрашенный флаг.

Матрос гигантского роста встретил на палубе германского офицера. Старпом парохода построил на баке всю команду, видимо, не питая никаких иллюзий относительно судьбы своего судна. Капитана не было. Его обнаружили позднее в каюте, сидящим в кресле.

При виде входящего немецкого офицера, он встал и заявил:

— Я протестую. Я — американец, и это судно американское.

— Я здесь именно для того, чтобы в этом убедиться,— ответил командир призовой команды.

— Как вы посмели открыть огонь по моему судну? — продолжал, хорошо играя, возмущаться капитан.— Это нарушение всех международных законов! Вы совершаете преступление.

— Покажите судовые документы,— прервал поток протестов командир призовой команды.— Это даст нам возможность убедиться в истинном положении вещей и узнать, сколько граждан США находится на борту.

— Мы все — американцы,— продолжал настаивать капитан.

В этот момент в каюту вошел начальник службы связи «Шеера». Кранке направил его на захваченный пароход из–за превосходного знания Войцеховским английского языка.

Между тем судовые документы никак не удавалось обнаружить. Старпом ссылался на капитана, капитан — на старпома. В итоге их нашли под матрасом капитанской койки. Документы ясно показали, что все члены команды парохода были британскими подданными. Ни одного гражданина США на борту не было вообще. Но капитан, как говорится, продолжал стоять насмерть. Он настаивал, что судно принадлежит Соединенным Штатам.

На все вопросы он находил совершенно фантастические ответы.

Когда его спросили, почему он, будучи американцем, нарушил известные ему правила нейтралитета и передал по радио сигнал тревоги, он, не моргнув глазом, ответил, что ничего подобного не было. Ему предъявили копии радиограмм сигнала «Р. Р. Р». Тогда капитан заявил, что, видимо, его психованный радист совсем потерял от страха голову и он, капитан, не может нести ответственность за подобный поступок.

На вопрос, есть ли на борту оружие, капитан ответил категорическим «нет»: никакого оружия, нет даже револьверов и охотничьих ружей. Между тем на мостике был обнаружен пулемет и триста патронов к нему.

— Пулемет принадлежит лично мне,— ответил капитан.— Это моя частная собственность, полученная в подарок от американских друзей. Она неприкосновенна. Я из него расстреливал акул. Прекрасный спорт! Хотите попробовать?

Неизвестно, чего добивался капитан, но своим поведением он скорее развеселил офицеров призовой команды, чем разозлил.

Впрочем, все было ясно. «Канадиэн Крейсер» был британским судном, пытавшимся замаскироваться под американца. Выслушав доклад командира призовой команды, Кранке приказал подготовить судно к потоплению. Команде судна было приказано перейти в шлюпки. Подчинились все, кроме капитана, и никакие уговоры не могли заставить его подчиниться. Пришлось применить силу.

Пять мощных подрывных зарядов легко отправили «Канадиэн Крейсер» (7178 брутторегистровых тонн) на дно. Согласно регистру Ллойда, судно фактически принадлежало Канадской Национальной Судоходной Компании и было приписано к Галифаксу.

Использование англичанами для маскировки флага Соединенных Штатов Америки ранее еще не наблюдалось немцами и понуждало тщательнее проверять все американские суда. Поскольку место «Шеера» было теперь, после радиограммы с потопленного судна, известно противнику, Кранке нарушил радиомолчание и сообщил в Берлин обстоятельства потопления канадского судна.

Через шесть часов германское радио оповестило мир о том, что британские суда используют для маскировки американский флаг.

В свою очередь Берлин информировал Кранке о том, что он должен прервать рейд и, по возможности быстрее, вернуться в Германию, желательно, в конце марта.

Далее Кранке ставился в известность, что фюрер «с большим удовольствием» наградил его Рыцарским Крестом.

Главный Морской Штаб сердечно благодарил экипаж «Шеера» за службу и сообщал, что на экипаж карманного линкора выделено десять Железных Крестов Первого класса и сто Железных Крестов Второго класса.

Потопив «Канадиэн Крейсер», «Шеер» полным ходом стал уходить на юг. Эфир буквально бурлил от радиообмена между Аденом, Цейлоном, Момбасой и Южной Африкой! Растревоженные английские соединения в регионе Индийского океана принимали меры для перехвата и уничтожения «Шеера». Необходимо было уходить отсюда, пока не поздно.

Кроме того, Берлин настойчиво требовал возвращения в родные воды к концу марта, а уже было 21 февраля. Следовало торопиться.

Нервничал и старший офицер Грубер, Вступив в заговор с начальником службы связи, они скрыли от Кранке факт награждения его Рыцарским Крестом. Они предполагали сообщить об этом командиру в более торжественной обстановке, с построением экипажа.

Но вызвать экипаж на построение в условиях облавы на «Шеер» Кранке не разрешал, и в итоге задержка с докладом радиограммы из Берлина вместо нескольких часов превращалась в несколько суток, что было уже серьезным происшествием. А пока заговорщики думали, как выйти из созданного ими положения, на корабле снова зазвучали сигналы боевой тревоги.

«Шеер» в буквальном смысле слова наткнулся на какое–то судно. Но совсем плохо было то, что из судна хорошо увидели «Шеер» на фоне ясного северо–западного горизонта. Все ждали, какое решение примет капитан первого ранга Кранке.

Многие знали, что «Шееру» необходимо как можно быстрее выбраться из того огромного кольца, которое сейчас сооружалось английским флотом, чтобы поймать его. Возможно ли было в таких условиях задержаться, чтобы нанести еще один болезненный удар по английскому судоходству?

Капитан этого судна наверняка был уже информирован о присутствии в этом районе немецкого рейдера, и с ним не получится трюк с выдачей «Шеера» за английский крейсер, который имеет «секретные приказы». Пока на «Шеере» обдумывали создавшуюся обстановку, из радиорубки взволнованно доложили, что неизвестное судно вышло в эфир с сигналом «Р. Р. Р». Это было уже совсем плохо. Теперь англичане знали второе месте «Шеера» и вполне могли понять, каким курсом идет корабль, пытаясь избежать расставленных ими сетей.

Пароход, водоизмещение которого не превышало на первый взгляд трех тысяч тонн, продолжал радировать сигнал бедствия, сообщая свое место и курс «Шеера». Это оставляло Кранке единственный выход: уничтожить это судно с большого расстояния, то есть с помощью трехо–рудийных башен пятого калибра. В других условиях это было похоже на попытку расколоть орех с помощью парового молота. Первый залп 280–миллиметровых орудий поднял огромные столбы воды очень близко от маленького парохода. Падения снарядов второго залпа на «Шеере» уже не видели.

Огромная яркая радуга поднялась прямо из моря между «Шеером» и его жертвой, совершенно закрыв видимость. Капитан второго ранга Шуман дал еще один залп с расчетом на курс и скорость парохода, но наблюдать результаты не мог.

А через мгновение на океан обрушился тропический ливень. Потоки воды рушились на палубу рейдера, сливаясь за борт, как из переполненного аквариума. Видимость упала до пятнадцати метров. Людям, оказавшимся в этот момент на открытых постах верхней палубы и надстроек в шортах и футболках, удалось освежиться под ливнем так, как никогда за весь поход. Дождь прекратился так же внезапно, как и начался. Небо поднялось, тучи исчезли, и маленький пароход оказался всего в трех тысячах метрах от «Шеера». На этот раз «Шеер»

открыл огонь вспомогательным калибром, дав приказ остановиться. Пароход подчинился, и через несколько минут моторный катер с призовой командой с «Шеера» уже шел в сторону несчастного судна.

Пароход оказался голландским сухогрузом «Рантау Пантянг» в 2500 тонн, идущим в Сингапур с грузом угля. Большую часть его экипажа составляли малайцы. Когда «Шеер» добился первого попадания в пароход снарядами вспомогательного калибра, большинство малайцев попрыгали за борт. Теперь вокруг парохода крутились шлюпки с голландскими моряками, вылавливающими малайцев из воды. Подошедший германский катер вызвал у малайцев новый приступ ужаса. Они громко закричали, закрывая лица руками, находясь в полной уверенности, что пришел их последний час. Пришлось потратить немало усилий, чтобы заставить малайцев остаться в шлюпках и под надзором флегматичных голландских моряков направиться к «Шееру».

Призовая команда не обнаружила больших повреждений на пароходе. Было два попадания в мостик и разбита носовая грузовая стрела. Один голландец лежала убитым на палубе, а четверо малайцев получили серьезные ранения.

Кранке предусмотрел это и послал с призовой командой фельдшера с санитарами. Раненым была оказана первая помощь, сделаны обезболивающие уколы, и они были отправлены на «Шеер», где в операционной их уже ждал подполковник Шведер.

Осмотр судна не выявил чего–либо интересного. Долго не удавалось открыть судовой сейф. Хотели подорвать его с помощью ручной гранаты, но, к сожалению подрывников, ничего из этого не вышло — сейф стоял целехонький, а один из немецких моряков чуть было не погиб. Когда же, наконец, сейф вскрыли, то обнаружили там какие–то письма, платежные ведомости и немного денег.

Судовой холодильник также был заперт, но когда после некоторых усилий его удалось вскрыть, то там нашли много яблок, что в этой части света вполне можно было также считать деликатесом. Остальная часть холодильника, к великому разочарованию моряков, была забита куриными яйцами, на которые многие уже не могли смотреть без содрогания.

В 12:30 сработали подрывные заряды, заложенные в разных частях «Рантау Пантянга», и вскоре маленькое судно, доставившее «Шееру» столько хлопот и выдавшее англичанам его место, навсегда исчезло с поверхности океана.

XIX

Едва на «Шеере» успели разместить новых пленных, как снова зазвучали сигналы боевой тревоги. Но на этот раз сигналы звучали несколько иначе: короткий — короткий — длинный — короткий. Не до всех сразу дошло, что на корабле пробита ВОЗДУШНАЯ ТРЕВОГА! С тех пор, как «Шеер» ушел из северных широт, на корабле и думать забыли о воздушных тревогах. И вот она зазвучала вновь, предупреждая о возможности нападения с воздуха.

Далеко на горизонте — не менее двенадцати миль — на фоне серых туч медленно плыла крошечная черточка. Это был, без сомнения, самолет, но на такой дистанции определить его тип было невозможно. Судя по расстоянию от ближайшей земли, это был, видимо, бомбардировщик «Сандерленд».

Зашевелились стволы зенитных орудии «Шеера». Самолет мог быть и не «Сандерлендом», а разведчиком, поднявшимся с авианосца. Приходилось считаться и с возможностью атаки английской палубной авиации.

С самолета также заметили «Шеер», и летчики пошли на сближение. С дальнемерного поста доложили, что дистанция уменьшилась до десяти миль. Очевидно, летчики хотели вести слежение за «Шеером», оставаясь вне дальности огня его зениток.

Лейтенант Питч аж дрожал от возбуждения, прося у командира разрешение на взлет, чтобы атаковать самолет противника.

— Дайте нам шанс сбить его, господин капитан первого ранга,— упрашивал командира Питч.— Во–первых, мы сразу определим, наземного он базирования или палубного. А во–вторых, попытаемся его уничтожить…

— Мне нравится ваш боевой дух, Питч,— отвечал пилоту Кранке.— Но я не согласен с тем, что у вас имеются какие–то шансы. Ваш «Арадо» готов развалиться в любую минуту. А во–вторых, чем вы собираетесь его сбивать, дорогой Питч? Или вы забыли, что ваша 20–миллиметровая пушка давно демонтирована?

— Но у нас остался пулемет,— горячо возражал летчик.— Одно удачное, попадание и…

— Нельзя полагаться на удачное попадание,— покачал головой Кранке.— Если те ребята окажутся удачливее, то мы больше никогда с вами не увидимся. Им даже не надо в вас попадать. Ваш «Арадо» развалится от шума выстрелов их пушек и пулеметов. Кроме того, у нас нет времени, чтобы принять вас обратно на борт.

Как только самолет противника был обнаружен, Кранке немедленно приказал изменить курс с юго–восточного на восточный, а затем — на северо–восточный, надеясь ввести англичан в заблуждение относительно своих дальнейших намерений. Этим курсом «Шеер» продолжал идти еще около часа после того, как самолет исчез. Судя по длинной радиограмме, которую передал самолет, атака с воздуха стала очень вероятной. Ее могли провести самолеты берегового базирования с аэродрома на юге Сейшельских островов или палубные торпедоносцы с рыскающего где–то поблизости английского авианосца.

Расчеты зенитных орудий оставались на своих постах до наступления темноты, но ничего не произошло. «Шеер» снова лег на юго–восточный курс. Состояние боевой готовности поддерживалось в течение всей ночи, поскольку контакт с противником был весьма вероятен, а как всегда бывает в подобных случаях, радиолокатор вышел из строя.

Поскольку ночью все находились на боевых постах, в кают–компании в полном одиночестве сидел доктор Шведер и слушал передачи германского радио на коротких волнах. Передавали официальное сообщение об успехах «Шеера» и о награждении его командира Рыцарским Крестом. Услышав эту новость, доктор Шведер бегом бросился на мостик и первым поздравил командира с высокой наградой. Эта новость со скоростью света распространилась по кораблю, и на какое–то время люди перестали думать даже о шныряющих вокруг кораблях английского флота. Единственным человеком, у которого эта новость вызвала приступ раздражительности, был, разумеется, капитан второго ранга Грубер. Но он тоже поднялся на мостик, принес свои поздравления командиру и извинился перед ним, будучи в полной уверенности, что доктор Шведер узнал о награждении не по радио, а благодаря утечке информации из радиорубки.

— За что вы извиняетесь, Грубер? — удивился Кранке.— За то, что вы запоздали с вашими поздравлениями, а не были первым, как обычно?

Старший офицер покаялся в заговоре с офицером связи.

— Понятно— засмеялся Кранке.— А я думал, что это вы все ко мне пристаете с построением экипажа? Вот, оказывается, в чем дело!

Веселье на мостике прервало сообщение из радиорубки: в непосредственной близости, судя по почерку и быстроте передачи радиограмм, переговаривались два английских военных корабля.

После войны стало известно, что в момент потопления «Шеером» «Канадиэн Крейсер» в ста двадцати милях севернее находился английский крейсер «Глазго» водоизмещением 10 000 тонн. Последующие двадцать четыре часа английский крейсер несся на юг со скоростью 32,5 узла, что на шесть — семь узлов превышало скорость, с которой уходил «Шеер». Это

позволило английскому крейсеру непосредственно приблизиться к рейдеру. В то же самое время главнокомандующий английскими морскими силами в Южной Атлантике выделил из состава охранения конвоя, пересекавшего экватор, тяжелый крейсер «Австралия» (скорость 31,5 узлов) и легкий крейсер «Хавкинс». Из эскорта конвоя, находившегося южнее, был выделен легкий крейсер «Эмеральд», имевший скорость 33 узла. Из Момбасы вышли: авианосец «Гермес» и крейсер «Кейптаун», имевшие скорость 29 узлов. И, наконец, тяжелые крейсера «Канберра» (31,2 узла) и «Шропшир» (32,3 узла) шли на север от мыса Доброй Надежды, чтобы замкнуть двойное кольцо окружения вокруг «Шеера». Самолет, который заметили с «Шеера», был не «Сандерлендом», а бортовым разведчиком с крейсера «Глазго», который в этот момент находился всего в тридцати — сорока милях, имея приказ обнаружить «Шеер», поддерживать с ним контакт и попытаться атаковать его под прикрытием темноты. Перехваченная радиограмма, по всей видимости, была передана именно с «Глазго», который находился всего в двадцати пяти милях от «Шеера», разойдясь с ним в течение ночи.

Остаток ночи прошел без особых событий, а когда рассвело и взошло солнце, море вокруг «Шеера» было пустынным. Единственным решением для «Шеера» оставалось уйти из этого района с максимальной скоростью. Кранке решил попытаться прорваться между Маврикием к Мадагаскаром, но не успел он даже подумать об этом, как фортуна еще раз улыбнулась «Шееру». В молчавшем эфире неожиданно прозвучали позывные какого–то судна, капитан которого давал свое место (двадцать два градуса южной широты и пятьдесят градусов восточной долготы) и сообщал, что видит два крейсера, идущих на север.

Британская военно–морская радиостанция на Маврикии немедленно заглушила радио с парохода и дала отбой тревоги. Но радисты «Шеера» успели, к счастью, эту радиограмму перехватить, и когда Кранке прочел ее, то громко вздохнул. Это был вздох облегчения. Проложенный им курс вел прямо на два британских крейсера, командиры которых, без сомнения, были бы очень рады его видеть.

«Шеер» изменил курс на восток, а позднее — на юго–восток, стараясь уйти подальше от кораблей противника, окружавших его. Только через двадцать четыре часа Кранке разрешил дать отбой тревоги, и измученные люди получили возможность немного отдохнуть.

Цель Кранке проникнуть в Индийский океан и устроить переполох на судоходных линиях этого океана, считавшегося «внутренним прудом англичан», была достигнута. Все имевшиеся на этом театре боевые корабли были по тревоге направлены в море на поиск «Шеера». Транспорты с важнейшими военными грузами задерживались в портах, формировались конвои с сильным охранением, авиация прочесывала океан. Все это продолжалось до тех пор, пока Британское Адмиралтейство не получило информацию о том, что «Шеер» покинул «британский пруд» и возвращается домой. Кранке надеялся, что, держась на восточном курсе, ему удастся установить контакт со своим призом «Британский Адвокат». Он дал короткий запрос в Берлин, прося Главный Штаб связаться с Рогге и Энгельсом, чтобы изменить место рандеву, перенеся его на северо–восток, где было безопаснее. Это предложение не очень обрадовало командира «Атлантиса» Рогге, которому совсем не хотелось появляться в западной части Индийского океана после того погрома, что там учинил «Шеер».

Поскольку никакого ответа из Берлина на предложение Кранке изменить курс не последовало, «Шеер» полным ходом, принимая все меры предосторожности, направился к старому месту рандеву, где никого не застал. Кранке решил отправить Питча осмотреть окрестности, но налетевший ливень и усилившийся ветер сделали полет «Арадо» невозможным. Впрочем, Кранке настолько верил в мастерство капитана Энгельса — бывшего капитана линии Северо–германского Ллойда, что не очень и беспокоился за «Бритиш Адвокат». (Действительно, Энгельс привел пароход в один из захваченных немцами французских портов.)

Во второй половине дня «Шеер», невзирая на риск внезапного появления противника, остановил машины и лег в дрейф. Несмотря на все усилия доктора Шведера, один из голландских матросов скончался.

На корме «Шеера» был построен почетный караул в парадной форме. Напротив караула выстроилась команда голландского парохода — белые и цветные вместе. Капитан второго ранга Грубер и голландский капитан стояли друг против друга. Умерший голландский моряк был зашит в койку и покрыт голландским флагом.

Начав церемонию похорон в открытом море, капитан второго ранга Грубер сказал:

— Этот человек погиб как доблестный моряк, выполняя свой долг. Он стал жертвой сил, которыми мы не управляем, а потому — разделим вину за его смерть.

Что сказал в ответ голландский капитан, не понял никто из немцев, поскольку капитан говорил по–малайски.

Затем Грубер прочел отходную молитву.

Темно–синие воды Индийского океана простирались во всех направлениях от горизонта до горизонта под голубым куполом безоблачного неба. Стоял полный штиль, и приспущенный германский военно–морской флаг повис вдоль флагштока. На палубе не было ни души, кроме непосредственных участников этой простой и короткой церемонии.

Последовала команда: «На караул!». Капитан второго ранга Грубер приложил руку к козырьку, и под свист боцманских дудок тело моряка предали морю.

«Шеер» снова дал ход. Проходя мимо острова Махе, сыграли боевую тревогу — Кранке полагал, что там может оказаться британский аэродром. Лейтенант Питч и его механики снова установили на «Арадо» 20–миллиметровую пушку — на всякий случай. Но ничего не произошло.

Через двое суток Кранке приказал взять курс двести тридцать градусов. Англичане прочесывали океан гораздо севернее, и этот курс выглядел безопасным.

26 февраля в 08:00 наконец раздалась долгожданная команда: «Экипажу построиться на шканцах!»

От лица Верховного командования старший офицер Грубер вручил капитану первого ранга Кранке Рыцарский Крест, точная копия которого была сделана в слесарной мастерской «Шеера».

Кранке обратился к экипажу с краткой речью:

— Я знаю, что сегодняшний день наполнил гордостью всех вас, частью которых я являюсь. В ответ на высокою награду мы будем готовы выполнить любую новую задачу, поставленную перед нами. Товарищи, я счастлив, что на нашем корабле могу положиться на каждого из вас.

Затем Кранке сообщил своим морякам новость, которую все уже давно ждали: главнокомандующий флотом приказал «Адмиралу Шееру» возвращаться в Германию.

XX

Хотя приказ главкома обрадовал на «Шеере» всех, моряки понимали, какой опасный путь им предстоял. Нужно было пройти всю Атлантику, которую вдоль и поперек бороздили мощные и многочисленные соединения Британского флота.

В ее северной части со своими линкорами и тяжелыми крейсерами оперировал главнокомандующий британским флотом Метрополии адмирал сэр Джон Тови, охотясь за «Шарнхорстом» и «Гнейзенау». Корабли противника поджидали «Шеера» и в Датском проливе, и в Ла–Манше, так что шансы благополучного возвращения на родину выглядели весьма проблематично.

Дополнительное беспокойство у Кранке вызывал тот факт, что на «Шеере» вышел из строя радиолокатор. В Арктике стояла полярная ночь, и без радара там было очень трудно пройти незаметно.

Несмотря на строжайшее запрещение разбирать радар, о чем указывалось в секретной инструкции, Кранке разрешил радиомеханикам это сделать, надеясь, что они найдут причину выхода из строя аппаратуры. Они нашли причину — вышел из строя кварцевый блок, генерирующий исходящие импульсы. Отремонтировать этот блок в корабельных условиях было невозможно, и Кранке решил запросить по радио новый блок. Но в шифровальной книге не было буквенного обозначения кварцевого блока, и все, что мог сделать Кранке, это добавить к буквам «Д» и «Т», обозначающим радиолокационную аппаратуру, слова «Кварц». В итоге получилась шифровка: «Дора–Тони–Кварц». В Берлине долго ломали голову над этой шифровкой, но, к счастью, поняли ее правильно и пообещали прислать новый кварцевый блок на подводной лодке, с которой «Шееру» предстояло встретиться в пути. Весь блок был не больше коробки от сигар, напоминая ее же по форме, и трудностей с его транспортировкой не было никаких.

Между тем «Шеер» снова огибал мыс Доброй Надежды, и в вахтенном журнале отмечались перепады погоды: жарко, тепло, холодно, очень холодно, нестерпимо жарко и т. д. Корабль держал курс в «Андалузию» — секретное место встречи для германских рейдеров, действующих в океане. Однако по пути туда Кранке снова вынужден был остановить корабль. За время действия в тропических водах подводная часть «Шеера» сильно обросла ракушками, водорослями и еще Бог весть чем. Вся эта компания уменьшила скорость корабля почти на узел, а при прорыве в Германию терять этот узел очень не хотелось, и Кранке решил почистить подводную часть, воспользовавшись тем, что из–за недостатка топлива «Шеер» относительно высоко сидел в воде. Корабль кренили то в одну, то в другую сторону, и рабочие партии на плотах и в резиновых лодках освобождали подводную часть «Шеера» от непрошенных гостей. В воздухе кружился Питч, наблюдая за горизонтом и оберегая «Шеер» от возможных сюрпризов.

Очистка подводной части корабля в таких условиях является очень трудным делом из–за постоянной качки корабля, шлюпок и плотов на океанской зыби. Затрудняло работу и палящее солнце, но в итоге все, что было доступно, очистили и заново покрасили. Закончив к вечеру все работы, «Шеер» дал ход, направляясь в «Андалузию» на встречу с «Нордмарком», назначенную на завтра, 10 марта 1941 года.

Встретившись с «Нордмарком», «Шеер» пополнил запасы топлива, боеприпасов и продовольствия (яйца и мясо с уже потопленной «Дюкьезы»), передал на «Нордмарк» пленных и был готов следовать дальше.

Из Берлина сообщили место рандеву «Шеера» со вспомогательным крейсером «Корморан» и подводной лодкой «U–124», которая должна была доставить блок кварцевого генератора. Рандеву было назначено северо–восточнее рифов Святого Павла.

Попрощавшись с «Нордмарком», «Шеер» ушел на север.

Следующим германским судном, с которым «Шеер» получил приказ встретиться, был блокадопрорыватель «Портленд». Поскольку на «Портленде» не было шифровальной машины, Кранке должен был передать ему инструкции Главного Морского штаба и информацию об оперативной обстановке в Атлантике. Кроме того, Кранке передал на «Портленд» капитана «Канадиэн Крейсер» и еще двух пленных, которых он не сдал на «Нордмарк», опасаясь, что они там организуют мятеж или что–нибудь в этом роде, что было не так трудно, учитывая большое количество пленных, скопившихся на «Нордмарке».

Передавая их на «Портленд», Кранке предупредил командира блокадопрорывателя, что канадский капитан принадлежит к числу людей, готовых на все, и за ним необходим особый надзор.

За время пути «Портленда» по южной и центральной Атлантике канадский капитан не давал никаких поводов для жалоб. Но когда блокадопрорыватель вошел в Бискайский залив, над которым совершали постоянные полеты самолеты британской авиации, идиллия закончилась.

Однажды утром командир «Портленда» увидел, как из вентиляционного гриба одного из трюмов валит дым, привлекая внимание к его судну. Сначала командир подумал, что в трюме произошло какое–то самовозгорание, но потом, вспомнив предупреждение Кранке, послал в трюм вооруженных матросов с ручным пулеметом. В вентиляционную трубу был подан сжатый воздух, который подавил дым, направив его в трюм. Вскоре пленные в трюме стали задыхаться и ругаться на чем свет стоит.

Выждав немного, германские моряки открыли люк трюма, и оттуда стали вылезать пленные, кашляя и вытирая слезы. Последним на палубу вышел канадский капитан. Он тоже кашлял, вытирая слезы, но был зол и агрессивен. Командир «Портленда» попросил капитана воздержаться впредь от подобных фокусов, намекнув, что ему, моряку, будет очень прискорбно расстреливать своих коллег по профессии. Канадский капитан ничего не ответил…

После «Портленда» «Шеер» встретился с судном снабжения «Альштеруфер», шедшим непосредственно из Германии. На судне нашлись нужные материалы, чтобы капитально отремонтировать «Арадо», который хватил достаточно лиха на борту «Шеера». Но особенно всех на «Шеере» обрадовал тот факт, что «Альштеруфер» захватил мешки с почтой для них, что произошло впервые с тех пор, как «Шеер» оставил германские воды. В письмах моряков главным образом поздравляли с прошлым Рождеством, и, хотя поздравления несколько запоздали, все были безумно им рады.

Не задерживаясь, «Шеер» пошел дальше. Теперь был дорог каждый час. Но ко всеобщему удивлению, корабль неожиданно изменил курс. У Кранке были веские причины вернуться обратно примерно на двести миль. Было необходимо встретиться с подводной лодкой «U–124» и получить кварцевый блок к радиолокатору. Кроме того, там же должна была состояться встреча со вспомогательным крейсером «Корморан», направлявшимся в Индийский океан. Кранке должен был поделиться с командиром вспомогательного крейсера собственным опытом, а также передать ему боевые журналы вспомогательных крейсеров «Тор» и «Атлантис», из которых командир «Корморана» мог почерпнуть много для себя полезного.

На рассвете следующего дня над горизонтом появились верхушки чьих–то мачт. Почти наверняка это был «Корморан», но на всякий случай на линкоре пробили боевую тревогу.

Это был действительно «Корморан», а у его борта стояла «U–124». Командир лодки лейтенант Шульц воспользовался случаем, чтобы принять с «Корморана» торпеды и не возвращаться на базу.

Заметив на горизонте дымок «Шеера», лодка на всякий случай погрузилась, но, опознав «Шеер», всплыла. Ее командир вылез на рубку и просигналил: «Поздравляю, «Шеер»! Я привез вашу «сигарную коробку!»»

«Большое спасибо,— просигналил в ответ Кранке,— посылаю к вам катер. Там тоже будет для вас сюрприз».

На присланном катере подводникам передали свежевы–печенные булочки, ящик консервированной ветчины и, конечно, неизменные яйца с «Дюкьезы» Чуть позднее командир «Корморана» капитан второго ранга Детмере и лейтенант Шульц прибыли на борт «Шеера». Пока они обсуждали различные вопросы, Кранке, к великому его облегчению, доложили, что кварцевый блок установлен на место, и радиолокатор снова приведен в рабочее состояние.

Теперь «Шееру» предстояла последняя, но наиболее опасная задача — пробраться обратно в Германию через узкую западню Датского пролива.

XXI

Продолжая следовать на север, «Шеер» пересек экватор, прошел зону северо–западных пассатов с их декоративными кучевыми облаками, миновал Саргассово море и вошел в зону умеренного климата. Воздух стал заметно прохладнее. Полагаясь на ставшее уже аксиомой выражение, что «Шеер» — счастливый корабль, матросы нисколько не сомневались в благополучном возвращении домой и все свободное время готовились к этому событию: гладили выходную форму, драили щетками ботинки и чистили бархотками пуговицы на бушлатах первого срока.

Северная Атлантика, обычно штормовая в это время года, встретила «Шеера» всего лишь крупной зыбью.

«Шеер» входил в главную оперативную зону противника, и эфир был наполнен радиопереговорами английских боевых кораблей, ведущих в этом районе поиск «Шарнхорста» и «Гнейзенау», которые недавно провели очень успешный рейд против британского судоходства на огромном пространстве вплоть до островов Зеленого Мыса.

На борту корабля росло напряжение.

Берлин информировал Кранке, что «Шарнхорст» и «Гнейзенау» вернутся на свою базу в Бресте где–то между двадцать первым и двадцать третьим марта, и что тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» оставил Брест, пытаясь прорваться Датским проливом и вернуться в Германию.

На первый взгляд все эти события затрудняли «Шееру» задачу скрытно прорваться домой. Но в Берлине считали, что все внимание английской воздушной разведки сосредоточено сейчас на захваченных немцами французских портах, куда ждут возвращения «Шарнхорста» и «Гнейзенау», потому у «Шеера» есть хороший шанс проскочить незамеченным.

Еще одной проблемой, которая стояла перед Кранке, была опасность, что «Шеер» и «Адмирал Хиппер» появятся в Датском проливе одновременно, а отряд обнаружить гораздо легче, чем одиночный корабль.

Главный Штаб решил эту проблему, сообщив Кранке, что «Хиппер» начнет прорыв 28 марта, а «Шеер» — вслед за ним.

22 марта «Шеер» достиг уже сорок пятого градуса северной широты. Северная Атлантика опомнилась и приветствовала появление карманного линкора свирепым штормом. Черные тучи закрыли небо, а сила северо–восточного ветра быстро достигла семи баллов. Стало гораздо холоднее, видимость упала. Офицеры и матросы переоделись в зимнее обмундирование.

В сумеречном свете раннего вечера на расстоянии не более десяти тысяч метров был неожиданно обнаружен танкер, идущий в одиночку западным курсом. Цель была очень соблазнительной, но не в такое время. Если бы атакованный танкер дал сигнал «Р. Р. Р.», то английские корабли, как потревоженные осы, ринулись бы в этот район, и вероятность благополучного возвращения домой стала бы весьма сомнительной. Поэтому Кранке позволил танкеру уйти.

На следующий день шторм превратился в ураган. Сила северо–восточного ветра достигла одиннадцати баллов. Орган Нептуна снова зазвучал на полную мощь, вздымая гигантские волны, которые с ревом сказочных чудовищ обрушивались на корабль.

Люди на вахте, одетые в полное штормовое обмундирование, пытались что–либо рассмотреть сквозь бушующий смерч. Глаза сигнальщиков слезились от ветра и горели от соленых брызг. Каждые полминуты нос «Шеера» погружался в волны, и всем казалось, что

он уже никогда не поднимется на поверхность, а так и уйдет на дно. Но нос корабля поднимался из хаоса волн, стряхивая с себя воду, которая бурными водопадами срываясь за борт, неслась по палубе. Барометр продолжал падать.

Как всегда в штормовую погоду, Кранке не покидал мостика.

В таких условиях очень трудно держать корабль на курсе и еще труднее точно определить его место.

Ураган продолжался двое суток и к 25 марта стал утихать. К середине дня «Шеер» находился у южной оконечности Гренландии, и Кранке направил корабль в Датский пролив. С тяжелого крейсера «Адмирал Хиппер» уже поступил рапорт о том, что ему удалось благополучно пройти через пролив. Командир «Хиппера» капитан первого ранга Майзель информировал Кранке, что, когда «Хиппер» маневрировал среди ледовых полей, к югу он обнаружил английские крейсера. Значит, несмотря на погоду, противник продолжал нести сторожевую службу в проливе, и следовало быть крайне осторожным.

«Шеер» шел на север, находясь в полной боевой готовности. Комендоры стояли у орудий, все двери и люки были задраены по–боевому.

26 марта корабль подошел к южному входу в Датский пролив. Ветер стих, и море стало гораздо спокойнее. И видимость, к сожалению, заметно улучшилась. К полудню видимость стала почти идеальной, как обычно случается в ясные морозные дни. Кружащиеся вокруг корабля чайки говорили о близости земли. По имевшейся информации, англичане развернули несколько авиабаз в Исландии, и их самолеты постоянно патрулировали воздушное пространство между Рейкьявиком и Гренландией. В таких условиях и при такой видимости пройти незамеченным было практически невозможно, но Кранке продолжал вести «Шеер» северо–западным курсом, держась самой кромки пакового льда, где, как он надеялся, из–за разницы температуры воздуха и воды, обязательно образуется туман или, по меньшей мере, густая дымка.

К вечеру ожидания Кранке стали реальностью — корабль окутала дымка. Влажность достигала ста процентов, дышать стало труднее, но все радовались, что увеличились шансы проскочить незамеченными.

Ночью дымка рассеялась, и Кранке приказал остановить корабль, ожидая, что к утру природа создаст более благоприятные условия для прорыва.

В 05:00 на море опустился туман, пошел снег. «Шеер» начал движение. Синоптик Дефант снова стал самой важной персоной на борту. Поднявшись на мостик, он доложил, что ничего хорошего от погоды в течение нескольких суток ждать не приходится. То есть она будет хорошей и ясной.

— И никакой надежды? — спросил Кранке.

— Боюсь — никакой,— ответил Дефант.

«Шеер» шел теперь курсом семьдесят градусов со скоростью двадцать узлов. Падал мелкий снег, ветра не было. Над кромкой льда висела дымка, а в центре пролива стояла ясная морозная погода.

В 07:52 с радиолокационного поста доложили: «Крупный объект по курсу триста тридцать семь градусов, расстояние двадцать две тысячи метров».

Без сомнения, это был крейсер противника, который держался еще ближе к границе пакового льда, чем «Шеер». Он шел курсом шестьдесят градусов со скоростью пятнадцать узлов.

— Вероятно, это один из их тяжелых крейсеров, несущих сторожевую службу,— заметил Кранке.— И, естественно, он ищет нас там, где видимость хуже — вблизи границы пакового льда.

— Судя по его курсу,— сказал штурман,— он направляется в самую узкую часть пролива.

— Это точно,— согласился Кранке.— И, если я не ошибаюсь, он не один. Он взаимодействует с еще одним крейсером, идущим вдоль противоположной границы пакового льда. И теперь они начинают сходиться в узкости. Остаемся на прежнем курсе и увеличим скорость до двадцати трех узлов!

— Это те крейсера, о которых сообщал «Хиппер»? — спросил штурман.

— Нет,— ответил Кранке.— Те еще впереди.

В 10:40 с радиолокационного поста сообщили, что импульс объекта стал тускнеть, а вскоре вообще исчез.

К полудню погода стала еще лучше. К 13:00 видимость была идеальной, и Кранке приказал изменить курс на девяносто градусов, чтобы уйти еще дальше от места патрулирования крейсеров противника.

Башенные орудия «Шеера» находились в полной боевой готовности, поскольку контакт с противником мог произойти в любую минуту. Тем более, что появившееся солнце окончательно рассеяло остатки дымки. Небо было голубым, видимость — превосходной. «Шеер» находился уже слишком далеко на северо–востоке, чтобы уходить к ледовой границе. Оставалось надеяться на лучшее и принять вызов в случае появления английских крейсеров. В конце концов, «Шеер» был сильнее любого из них.

В 16:20 сигнальщики обнаружили на горизонте верхушки мачт и массивную дымовую трубу по пеленгу шестьдесят градусов.

— Вот он, третий крейсер, господа! — воскликнул Кранке, приказав изменить курс на юго–восток.

Некоторое время «Шеер» держался на курсе сто сорок, а затем снова повернул на девяносто. Горизонт был чист, и Кранке понял, что сигнальщики английского крейсера его не заметили.

К концу дня смертельно уставшие сигнальщики «Шеера» с надеждой смотрели на диск солнца, проваливающегося за горизонт. Было странно наблюдать этот холодный огненный шар, который в этих широтах не давал ничего, кроме света, и так беспощадно поджаривал их в тропиках.

С востока надвигалась темнота, постепенно скрывая в себе корабль. На западе небо еще пламенело, быстро окрашиваясь в фиолетовые тона.

В 18:00 снова была пробита боевая тревога — корабль подходил к северному выходу из пролива. В 18:30 была дана команда «Самый полный вперед!», и в тот же самый момент на мостик поступил удручающий рапорт: радиолокатор вышел из строя.

Кранке сжал зубы: погода и несовершенство техники, казалось, вместе ополчились против «Шеера», завидуя его удачливости. Впрочем, операторы обещали отремонтировать радар к утру, считая, что он вышел из строя в результате резкой перемены температур. Поскольку новейшая техника оказалась столь ненадежной, оставалось надеяться на традиционно превосходную германскую оптику и прекрасную выучку сигнальщиков.

В 19:30 по пеленгу десять был снова обнаружен крейсер противника, идущий восточным курсом. Кранке приказал положить руль вправо на борт и сбросить скорость, чтобы уменьшить размер носового буруна, а также шум от винтов, который могли услышать акустики на вражеском крейсере.

«Шеер» шел теперь курсом двести десять градусов, расстояние до английского крейсера не превышало восьми тысяч метров. Крейсер противника также повернул на юг, но было непонятно, сделал ли он это случайно или преследовал «Шеера»? Теперь уже было ясно, что это тяжелый крейсер, и все орудия «Шеера» были заряжены бронебойными снарядами.

Короткая вспышка света на борту вражеского корабля (кто–то зажег спичку или зажигалку) позволила точно определить расстояние до него. Кранке размышлял: открыть огонь или нет? В ночных боях огромное преимущество получает тот, кто сделает первый залп. Но ничто не свидетельствовало о том, что сигнальщики вражеского крейсера обнаружили «Шеер». Британский корабль шел со скоростью пятнадцать узлов, а его башни, насколько можно было разглядеть, были повернуты по диаметральной плоскости. Офицеры на мостике молча ждали, какое решение примет командир.

Но на решение Кранке влияло слишком много факторов. Относительно недалеко находилась Скапа–Флоу, главная база британского флота, где стояли английские линкоры, значительно превосходящие «Шеер» по огневой мощи и бронированию, а скорость их достигала тридцати узлов. Кроме того, на аэродромах Исландии с подвешенными бронебойными бомбами в полной готовности стояли английские бомбардировщики, ожидая только сигнала к вылету. Они немедленно появятся в воздухе, если «Шеер» объявит о своем присутствии, открыв огонь.

В случае боя «Шеер» почти наверняка уничтожил бы английский крейсер, но не настолько быстро, чтобы тот не успел оповестить адмирала Тови и многих других о появлении «Шеера». Учитывая близость Скапа–Флоу, «Шеер» в этом случае будет наверняка перехвачен где–нибудь северо–восточнее Исландии. И тогда вообще можно будет забыть о благополучном возвращении домой из столь успешно проведенного рейда. А гибель «Адмирала Шеера» столь серьезно отразится на престиже Германии, что ее не перевесит даже гибель нескольких английских кораблей, поскольку тяжелые корабли германского флота можно пересчитать по пальцам.

— Скажите, Шуман,— обратился Кранке к старшему артиллеристу,— они видят нас?

— Думаю, что нет,— ответил артиллерист.— Впрочем…

— Хорошо,— прервал его Кранке.— Я отлично понимаю, что означает ваше «впрочем». Вы хотите его потопить и уверены, что сможете это сделать. Я тоже уверен, что вы это сделаете, но сейчас лучше всего, если мы мирно разойдемся.

Кранке приказал взять немного влево, совсем немного, оставляя все орудия нацеленными на противника. Расстояние между кораблями стало увеличиваться и, несмотря на то, что «Шеер» шел со скоростью всего семь узлов, на расходящихся курсах противник быстро исчез из вида. Через короткое время Кранке вывел «Шеер» на старый курс и увеличил скорость до двадцати четырех узлов.

Однако сюрпризы этой ночи еще не закончились. В 22:45 на горизонте появились какие–то мигающие огни. Они плыли и парили в небе, запущенные откуда–то из–за горизонта или с морского дна. Огни разгорались все ярче, меняя цвет от ярко–белого до изумрудного, закручиваясь в небе огромными спиралями мистического хоровода. Необычное по размеру и величественности северное сияние зажглось в небе над «Шеером», экипаж которого взирал на это редкое явление Ее Величества Природы со смесью страха и любопытства. Кранке, как и все прочие, оценил мистическую красоту северного сияния, осветившего море на много миль вокруг, хотя эта «небесная пиротехника» была совсем некстати. Море сверкало и блестело, как в тропическое полнолуние. С правого борта «Шеера» ясно была видна северная оконечность Исландии, с левого — сказочными алмазными горами из царства гномов сверкали и искрились ледяные утесы Гренландии.

— Прорыв с праздничной иллюминацией, господа, —объявил Кранке.— И прямо на выходе из пролива!

Немного поднимал настроение тот факт, что противника нигде не было видно.

Северное сияние продолжало свое волшебное представление примерно в течение часа. Затем оно стало блекнуть и вскоре совсем исчезло, уступив снова место кромешной тьме ночи.

Самое худшее уже было позади, и «Шеер» лег на курс шестьдесят четыре. Тем не менее, расслабляться не следовало. До норвежских вод еще было далеко, а в любой момент можно было нарваться на сильное соединение англичан.

В 04:45 сигнальщики доложили, что по пеленгу шестьдесят градусов они обнаружили большой корабль. Судя по надстройке, это один из английских линкоров типа «Нельсон». Только этого сейчас и не хватало! «Нельсон», имевший девять 406–миллиметровых орудий, мог уничтожить «Шеер» одним залпом.

Кранке приказал увеличить ход до полного и лег на курс сто тридцать, поскольку более крутой поворот вел бы прямо на исландский берег.

Затем командир «Шеера» поднялся к сигнальщикам, чтобы точнее опознать, кого они обнаружили: «Нельсон», «Родней» или «Худ», самый большой и быстроходный линейный крейсер в мире.

— Расстояние? — спросил Кранке.

— 19 700 метров, командир,— доложил сигнальный старшина.

— 19 700? — с удивлением переспросил Кранке, глядя в бинокль.— На таком расстоянии вы должны были видеть не только его надстройку, но и корпус. Проверьте расстояние!

— 19 700 метров, господин капитан первого ранга. Ошибка исключена!

Кранке снова взглянул в бинокль, засмеялся и сказал:

— Это не они. Отбой тревоги!

По ошибке за английский линкор приняли айсберг, верхняя часть которого действительно напоминала надстройку линейных кораблей типа «Нельсон», в чем могли все убедиться, когда рассвело.

«Адмирал Шеер» продолжал идти полным ходом, стараясь отойти как можно дальше от огромного «вражеского авианосца», именуемого Исландией. Сигнальщики с беспокойством следили за небом, расчеты не отходили от зенитных орудий и пулеметов.

К полудню «небесная канцелярия» снова позаботилась о «Шеере», послав в район его нахождения шторм, низкую облачность и снеговые заряды. Второй хорошей новостью было сообщение радистов о введении в строй радиолокатора.

Достигнув шестидесятого градуса северной широты, «Шеер» повернул на юго–восток. Кранке послал в Берлин короткую радиограмму: «Подойду к Бергену в 05:00 30 марта. Пожалуйста, включите маяк у северного входа. Ганс». В ту ночь никто на борту «Шеера» не спал, и с ошибкой в несколько минут от указанного в радиограмме времени «Шеер» прибыл в Берген. Прежде чем у северного входа зажгли маяк, «Шеер» чуть дважды не напоролся на подводные рифы. Но все обошлось, и, приняв на борт лоцмана, корабль через узкий канал вошел в порт, где точно в семь часов утра 30 марта стал на якорь, завершив пятимесячный рейд по тылам противника.

30 марта было днем рождения Теодора Кранке, который таким образом преподнес себе подарок. «Шеер» находился в безопасности, но еще не дома. Ему предстоял последний отрезок пути.

В середине дня Кранке обсудил с командирами флотилии эсминцев детали перехода «Шеера» из Бергена в Киль. Ближе к вечеру на борт прибыл командующий морскими силами западного побережья Норвегии вице–адмирал фон Шредер.

В 19:30 «Шеер» снялся с якоря, вышел из Корсфиорда и со скоростью двадцать пять узлов пошел по направлению к Килю. Море, видимо, желая еще раз проверить «Шеер» на прочность, встретило корабль сильнейшим штормом, сопровождаемым шквальным ветром. К рассвету «Шеер» и эскортирующая его флотилия эсминцев находились у Кристан–зунда.

— Вы можете дать более двадцати пяти узлов? — сигналом запросил командир флотилии эсминцев, желая скорее проскочить пролив Скагеррак из–за опасности подводных лодок.

— Конечно,— просигналил в ответ Кранке.— Я боялся, что вы отстанете.

— Не преувеличивайте своих возможностей,— просемафорили с эсминца.

— Тогда полный вперед! — приказал Кранке и улыбнулся.— Держите фуражки, чтобы не сдуло!

Несмотря на то, что «Шеер» прошел сорок шесть тысяч морских миль, он был еще способен развить скорость 27,6 узла. Кранке перевел телеграф на «Самый полный вперед» и, казалось, что целая стая дьяволов завыла в дымовой трубе карманного линкора. Дрожа и вибрируя каждой заклепкой, «Шеер» рванулся вперед, выжимая каждую унцию мощи из своих дизелей. Эсминцы, чьи очень чувствительные паровые турбины высокого давления в течение нескольких предыдущих дней уже работали на полную мощность, сдавали, один за другим исчезая за кормой «Шеера». При проходе Категата, после четырех часов следования самым полным ходом, «Шеер» сбавил скорость, дав эсминцам себя нагнать и возобновить эскортирование. В густом тумане «Шеер» вошел в Бельт и первого апреля прибыл в Киль. Двадцать один флаг взвился на сигнальных фалах корабля, сообщая тоннаж потопленных и захваченных судов: 113 200 тонн!

Первое апреля было особенным, торжественным днем для всего экипажа «Адмирала Шеера». Ровно восемь лет назад — 1 апреля 1933 года — корабль был спущен на воду, «крещенный» дочерью прославленного адмирала Шеера Марианной Бессерер.

В 10:00 на «Шеере» сыграли торжественное построение. Офицеры и матросы построились в парадной форме на верхней палубе. На корабль прибыл главнокомандующий германским флотом гроссадмирал Эрих Редер. Главкома сопровождали адмирал Гузе и вицеадмирал Шмунд.

Главком обошел строй, поблагодарил моряков за службу, а затем объявил о награждении всего экипажа «Железными Крестами» — уникальный случай в практике германского флота.

— Корабль оказался достоин того славного имени, которое он несет на борту, — объявил Редер.

Главком пообедал в офицерской кают–компании «Шеера». Ему подали огромное блюдо, на котором бифштексы утопали в гирлянде яичных желтков. Это была память о «Дюкьезе», давно покоящейся на дне Атлантического океана.

Главком был ошеломлен.

— Это все мне? — спросил он у Кранке.

— Прощальный пир, экселенц,— объяснил командир «Шеера» .— Сегодня последний раз офицеры и матросы «Шеера» принимают пищу, не думая о положенных продовольственных нормах! Все эти яства достались нам с рефрижератора «Дюкьезы». Можно сказать, что это вынужденный подарок от мистера Черчилля.

Гроссадмирал улыбнулся:

— Да, Кранке, конечно! Я вспомнил. С удовольствием откушаю — ведь это ваш знаменитый «плавучий деликатес»!

Я читал об этом в рапортах.

ЭПИЛОГ

15 апреля 1941 года «Адмирал Шеер» встал на ремонт в Киле. Находясь в рейде, многие моряки его экипажа надеялись, что война кончится еще до их возвращения на базу. Теперь им пришлось убедиться в обратном: война не только не кончилась, но с каждым днем разгоралась все сильнее. «Шеер» еще стоял в ремонте, когда сбылись пророчества капитана

«Дюкьезы» — германские войска вторглись в Россию. Тогда же, в июне 1941 года, капитан первого ранга Кранке сдал командование кораблем. Новым командиром стал капитан первого ранга Меендсен–Болькен.

1 июля 1941 года «Адмирал Шеер» вышел с ремонта и направился в Балтийское море для проведения послеремонтных испытаний и учений.

4 сентября корабль был перебазирован в Осло, но уже 8 сентября получил приказ вернуться на Балтику, где вместе с линкором «Тирпиц», двумя легкими крейсерами и тремя эсминцами нес сторожевую службу в восточной части Балтийского моря на случай прорыва советского флота из Кронштадта в Швецию. 24 сентября пилот бортового самолета «Шеера» случайно сбросил две глубинных бомбы, идя на вынужденную посадку. Бомбы взорвались в непосредственной близости от «Шеера», вызвав сильное сотрясение корабля. Самолет разбился, а «Шеер» 25 сентября был отпущен в Киль на ремонт, куда прибыл 26 сентября.

Из Киля «Адмирал Шеер» перешел в Гамбург, где с 29 сентября по 24 октября 1941 года простоял в ремонте на верфи «Блои и Фосс». Завершив ремонт, корабль вернулся в Балтийское море на тактические учения. 3 февраля 1942 года карманный линкор прибыл в Брунсбюттель, где начал подготовку к перебазированию в норвежские воды.

20 февраля 1942 года «Адмирал Шеер» вместе с тяжелым крейсером «Принц Ойген» в сопровождении пяти эсминцев вышел из Брунсбюттеля, направляясь в Гримштадфиорд, куда отряд прибыл 22 февраля, отбив по пути несколько атак британской авиации. 23 февраля корабли снова вышли в море, направляясь в Ло–Фиорд. Во время перехода британская подводная лодка «Трайдент» торпедировала и тяжело повредила «Принц Ойген». «Счастливый корабль» «Адмирал Шеер» благополучно добрался до Ло–Фиорда, где простоял с февраля по май, не принимая участия в боевых действиях из–за нехватки топлива.

В ночь с 9 на 10 мая 1942 года «Адмирал Шеер» с транспортом снабжения «Дитмаршен» в сопровождении четырех эсминцев перебазировался в Богенбухт. 25 мая туда пришел еще один карманный линкор «Лютцов» (бывший «Дойчлянд») в сопровождении пяти эсминцев и плавбазы «Нордмарк» — старого соплавателя «Шеера» по рейду в Атлантике.

4 июня 1942 года командование отрядом, названным «Боевая Группа–11», принял вице–адмирал Кумметц, поднявший флаг на «Лютцове».

2 июля 1942 года «Шеер» и «Лютцов» перебазировались в Каа–Фиорд, где 3 июля вице–адмирал Кумметц перенес свой флаг на «Шеер».

июля в Каа–Фиорд прибыла «Боевая Группа–1» в составе линейного корабля «Тирпиц», тяжелого крейсера «Адмирал Хиппер» и четырех эсминцев. Командование обеими боевыми группами принял находившийся на «Тирпице» адмирал Шнивинд.

июля 1942 года «Тирпиц», «Адмирал Шеер» и «Адмирал Хиппер» вышли в море для атаки обнаруженного конвоя. Однако по приказу из Берлина, где опасались британской засады, операция была прервана. «Адмирал Шеер» и сопровождавшие его эсминцы получили приказ вернуться в Богенбухт.

В конце июля 1942 года, памятуя о вошедшей в поговорку удачливости «Шеера», перед ним была поставлена уникальная задача — пройти Северным морским путем, уничтожая советские и союзные суда, идущие в Мурманск с Дальнего Востока. Главный Штаб японского флота информировал своих немецких союзников, что из портов США и Канады Северным морским путем идет поток грузов в СССР, особенно продовольствия. 16 июля 1942 года поступили сведения, что двадцать крупных транспортов вышли из Владивостока на Камчатку, а 26 июля покинули Петропавловск, взяв курс на Берингов пролив. 1 августа конвой был запеленгован в Беринговом проливе. В начале августа немецкая воздушная разведка засекла крупный караван, идущий из Архангельска в восточном направлении. «Шееру» было приказано перехватить оба этих встречных конвоя и попытаться уничтожить максимальное количество судов, бомбардировать базу Северного морского пути на острове Диксон и

дезорганизовать всю систему союзных морских перевозок в Арктике по тому же методу, каким линкор действовал в Атлантике.

Эта операция, получившая кодовое название «Бундерланд», в самой своей основе носила характер авантюры. Выходить в глубокий тыл советского Северного Флота, не зная условий плавания в ледовой обстановке в оперативном районе, было чрезвычайно опасно, не говоря уже о всех неожиданностях чисто военного характера, корабль мог попасть в ледовую ловушку, из которой невозможно было бы выбраться, что грозило ему неминуемой гибелью. Рассчитывать на какую–либо помощь в Северном Ледовитом океане, в тысяче миль от базы, также не приходилось.

Северный морской путь, считавшийся внутренней коммуникацией СССР, был годами окутан тайной для любых иностранных мореплавателей. Все данные об условиях погоды и ледовой обстановке на этом трехтысячемильном пути вдоль заполярного побережья СССР считались совершенно секретными. Они бы такими и остались, если бы товарищ Сталин в эпоху своей «нерушимой дружбы» с Гитлером не был настолько любезен и глуп, что разрешил в августе 1940 года провести Северным морским путем немецкий вспомогательный крейсер «Комет», направлявшийся в Тихий и Индийский океаны крушить английскую морскую торговлю. Командиром «Комета» был назначен капитан первого ранга Роберт Эйссен — один из самых опытных гидрографов немецкого флота, прекрасный моряк, получивший специальное задание провести гидрографическую разведку Северного морского пути, что он и сделал при помощи трех сменявших друг друга советских ледоколов с весьма характерными названиями «Ленин», «Сталин» и «Каганович», которые в течение двух недель вели германский рейдер от острова Колгуев до Берингова пролива.

Материалы, собранные Эйссеном, были переданы на «Шеер», а потому капитан первого ранга Меендсен–Болькен, надеясь на то, что погода, управляемая Божьим Промыслом, в конкретные месяцы любого года соответствует вековым штампам, решил начать операцию точно день в день с той датой, когда легендарный «Комет» двинулся по Северному морскому пути вслед за ледоколом «Ленин» — ровно два года назад. То есть, 18 августа.

Разница заключалась только в том, что «Комет» шел через пролив Маточкин Шар, а «Шееру» необходимо было обогнуть с севера Новую Землю. Кроме того, в отличие от «Комета», линкор должен был начать операцию не от острова Колгуев, а выйдя из Нарвика. Поэтому Меендсену–Болькену пришлось начинать на двое суток раньше.

16 августа в пять часов утра «Адмирал Шеер» вышел из Нарвика. На борту рейдера находилась, как обычно, группа радиоразведки во главе с капитаном второго ранга Дистервергом.

Примерно сутки «Шеер» сопровождали три эсминца: «Эккольт», «Бейцин» и «Штайнбриг». Потом они повернули назад, а рейдер вышел на место секретного рандеву с двумя подводными лодками — «U–601» (капитан–лейтенант Грау) и «U–251» (капитан–лейтенант Тимм). Над Баренцевым морем держался густой туман, ледовая обстановка была благоприятной.

В тумане чуть не напоролись на транспорт, видимо, советский, идущий встречным курсом. Предупрежденный подводной лодкой, «Шеер» сумел уклониться от встречи и 19 августа, обогнув мыс Желания (северная оконечность Новой Земли), вошел в Карское море. Подводные лодки направились к югу вести наблюдение за проливом Маточкин Шар, чтобы информировать «Шеер» об идущих на восток караванах.

Войдя в Карское море, Меендсен–Болькен вспомнил поговорку, что «только глупец может уповать на Промысел Божий». Перед ним лежал дневник командира «Комета» двухгодичной давности, где капитан первого ранга Эйссен писал: «Это было восхитительное путешествие через пролив Вилькицкого под голубым небом, бледной луной и полуночным солнцем. Все было там, за исключением льда».

В отличие от Эйссена, прошедшего здесь два года назад, капитан первого ранга Меендсен–Болькен ничего, кроме льда, не видел. Ледяные поля окружали «Шеер» со всех сторон.

Более суток «Шеер» петлял около острова Уединения, пытаясь пробиться через ледяные поля. Это было особенно обидно потому, что ушедшая на юг «U–251» доложила о большом конвое — примерно из двадцати судов — идущем на восток, видимо, из Архангельска.

С «Шеера» катапультировали в воздух на ледовую разведку бортовой самолет «Арадо». Необходимо было как можно быстрее пробиться к архипелагу Норденшельда, мимо которого шла большая дорога арктических конвоев. Судя по радиоперехвату, идущий с Дальнего Востока конвой уже успел проскочить через пролив Вилькицкого. Но на подходе к проливу был другой конвой, идущий из Архангельска.

«Арадо» нашел проход в ледяных полях, и «Шееру» в итоге удалось дойти до архипелага, но тут ему снова преградили путь сплошные ледяные поля, за которыми где–то близко шли транспорты конвоя.

25 августа в 05:30 гидросамолет «Арадо» снова был послан на ледовую разведку. Рейдер малым ходом маневрировал в районе острова Русский. О его появлении в Карском море еще не знала ни разведка союзников, ни разведка советского Северного флота, в чей глубокий тыл прорвался столь крупный надводный корабль, каким являлся «Шеер». Случай сам по себе беспрецедентный в военно–морской истории.

Вернувшийся «Арадо» доложил, что нашел выход из очередной ледовой «мышеловки». Однако при посадке на воду в тумане гидросамолет получил настолько тяжелые повреждения, что больше его использовать было невозможно.

Проложив курс на выход, «Шеер» продолжал осторожно спускаться на юго–восток, надеясь перехватить конвой в проливе Вилькицкого, хотя ледовую обстановку в проливе Меендсен–Болькен не знал, а полагаться на воспоминания Эйссена больше не отваживался.

В полдень сигнальщики доложили командиру линкора об обнаружении на горизонте верхушек двух мачт. Мачты медленно поднялись над ледяной поверхностью, трансформировавшись в небольшое судно водоизмещением примерно в 3 000 тонн. Это был советский ледокольный пароход «Александр Сибиряков».

Построенный в 1909 году в Англии для Канады, он первоначально имел название «Беллавенчур». В 1916 году пароход был куплен Россией и переименован в «Александр Сибиряков» в честь крупного предпринимателя и финансиста, вкладывавшего большие деньги в освоение русской Сибири и крайних районов Севера. Собственно, на его деньги пароход и был куплен. Хотя сам Александр Сибиряков бежал за границу от ужасов большевизма, пароход так и не был переименован, поскольку многие почему–то считали Сибирякова одним из соратников Семена Дежнева — первооткрывателя Сибири в XVII веке.

В 1932 году «Александр Сибиряков» прославился на всю страну, сумев за одну навигацию пройти весь Северный морской путь, и был награжден орденом Красного Знамени. С началом войны «Сибиряков» был мобилизован и включен в состав Беломорской военной флотилии Северного флота, но в мае 1942 года сдан в Главное Управление Севморпути под гражданским флагом. Тем не менее, пароход был вооружен не хуже вспомогательного крейсера. На его корме были установлены два 76–миллиметровых орудия, а на носу — два 45–миллиметровых орудия. На надстройке грозно смотрели в небо четыре зенитных пулемета. Командовал пароходом старший лейтенант Качарава, а команда состояла из военных и гражданских моряков.

На «Сибирякове» увидели приближающийся «Шеер» почти в тот же момент, когда сигнальщики «Шеера» увидели их. Но опознавать корабли противника в советском флоте не умели даже выпускники Военно–морской академии. Поэтому неудивительно, что с мостика «Сибирякова» с удивлением смотрели на огромный военный корабль, появившийся

неизвестно откуда в самом сердце Арктики. Такого еще не было за всю фиксированную историю полярного мореплавания.

На «Шеере» подняли американский флаг и сигнал: «Сообщите ледовую обстановку в проливе Вилькицкого».

С «Сибирякова» запросили название военного корабля.

«Тускалуза»,— ответил «Шеер» («Тускалуза» — один из американских тяжелых крейсеров). Тайное появление в центре Арктики американского тяжелого крейсера было совершенно невероятно, и правильно заподозрив, что перед ними противник, на «Сибирякове» резко изменили курс, пытаясь укрыться в проливе за островом Белуха.

«Немедленно остановиться и прекратить работу судовой радиостанции,— приказал «Шеер»,— сообщите ледовую обстановку в проливе Вилькицкого!»

«Военный корабль идет прямо на нас»,— радировал «Сибиряков» в штаб Севморпути на острове Диксон.

На Диксоне также никто ничего не понял. Ни о каком американском крейсере в Управлении Севморпути ничего, разумеется, не слышали.

Между тем тяжелый крейсер «Тускалуза» с тремя американскими и одним английским эсминцами в это время находился в Ваенге.

«Шеер» повернулся к «Сибирякову» носом, не желая до поры до времени быть опознанным. Его мощная радиостанция стала забивать волну «Сибирякова», а прожектор еще раз промигал приказ: «Остановиться!» А так как «Сибиряков» не подчинился, в 12:02 «Шеер» дал предупредительный выстрел ему под нос.

Неизвестно, что в этот момент происходило на мостике «Сибирякова», но на Диксоне приняли от него последнюю радиограмму следующего содержания:

«Вижу вспомогательный крейсер противника!»

Более связаться с «Сибиряковым» не удалось, какое–то время он считался пропавшим без вести.

Но и появление немецкого вспомогательного крейсера в непосредственной близости от пролива Вилькицкого было чрезвычайным происшествием огромного масштаба.

«Всем, всем, всем! — объявила тревогу радиостанция острова Диксон.— В Карском море появился фашистский вспомогательный крейсер!»

В это время караван из четырнадцати крупных транспортов уже шел по проливу Вилькицкого курсом, который вел прямо на «Шеер».

Между «Шеером» и караваном находился только ледокольный пароход «Сибиряков».

Возможно, что на «Сибирякове» действительно приняли «Адмирал Шеер» за вспомогательный крейсер. Расстояние между кораблями было не меньше двенадцати тысяч метров. Возможно также, что когда «Шеер» произвел предупредительный выстрел, на «Сибирякове» поняли, что перед ними противник, когда вспомнили многочисленные предупреждения командования Северным флотом, что в Карском море следует опасаться подводных лодок и вспомогательных крейсеров противника. При этом никакая фантазия не могла представить, что в эти воды пожалует линкор, пусть даже карманный.

А поскольку «Сибиряков» сам был фактически вспомогательным крейсером, то доблестный старший лейтенант Качарава, не колеблясь, приказал открыть ответный огонь из всех орудий, а его радиостанция, как боевой горн, трубила тревогу по всем бухтам, портам, станциям и базам Заполярья.

Позднее выяснилось, что ни одна из этих радиограмм «Сибирякова» принята не была, но ретрансляция его последней радиограммы с Диксона была принята караваном, идущим

через пролив Вилькицкого. Транспортам было приказано уходить в лед. На это требовалось около часа, и никто не знал, отпустит судьба им этот час или нет…

Вторым залпом «Шеер» добился попадания в «Сибирякова». Взорвались цистерны с бензином, сложенные на палубе ледокола, судно охватил огонь, но оно продолжало стрелять из всех орудий, вызывая восхищение на карманном линкоре.

Снаряды орудий «Сибирякова» падали с большим недолетом, но Меендсен–Болькен приказал всем покинуть верхнюю палубу корабля.

«Сибиряков» продолжал вести огонь, искусно используя туманные буи вместо дымовой завесы.

Моряки «Сибирякова» повторили подвиг английского вспомогательного крейсера «Джервис Бей», который, вступив с «Шеером» в бой, дал возможность охраняемому им конвою рассредоточиться в океане. Но, если «Джервис Бей» продержался против «Шеера» двадцать две минуты, то «Александр Сибиряков» сражался с карманным линкором более часа, прежде чем ушел на дно на ровном киле.

Этого часа оказалось достаточно для судов каравана, чтобы уйти в лед, где их «Шеер» уже никак не мог достать.

Подняв на борт уцелевших членов команды «Сибирякова» (погибли семьдесят девять русских моряков), включая командира Качараву, «Шеер» попытался пробиться в пролив Вилькицкого и перехватить караван транспортов.

В это время погода переменилась, спустился густой туман, изменился ветер, а льды, сквозь которые двигался «Адмирал Шеер», стали угрожающе уплотняться, сдавливая борта корабля.

Бортового самолета больше на «Шеере» не было — его даже не стали поднимать после аварийной посадки на воду, а добили огнем одного из зенитных орудий. Корабль лишился своих «глаз».

Между тем из–за тумана почти двое суток штурманам «Шеера» не удавалось сделать точные астрономические определения — льды, ветер и течения сносили корабль с курса.

Напав на «Сибирякова», Меендсен–Болькен надеялся завладеть секретными картами ледовой обстановки.

Этого сделать не удалось, но в его распоряжении теперь было восемнадцать пленных, допрос которых несколько прояснил обстановку.

Поняв, что до каравана судов, идущих из Архангельска, ему уже не добраться, капитан первого ранга Меендсен–Болькен решил напасть на остров Диксон, подвергнуть его бомбардировке, уничтожить находившиеся в порту суда, береговые сооружения и штабы. При благоприятной обстановке он рассчитывал высадить на остров десант, который бы завершил разгром этой важной советской арктической базы.

Выяснив с помощью пленных оптимальные пути подхода к острову через льды, «Шеер» ночью 27 августа подошел к Диксону.

На подходе к острову с одной из льдин, прямо перед носом «Шеера», крупный белый медведь прыгнул в полынью и поплыл к другой льдине. Меендсен–Болькен — большой любитель животных — остановил корабль, дав медведю благополучно добраться до льдины.

Подойдя к острову примерно на десять тысяч метров, «Шеер» открыл огонь из орудий главного калибра по поселку и порту.

Ответный огонь вела находившаяся на острове шестидюймовая береговая батарея и орудия с вооруженных пароходов «Дежнев» и «Революционер», находившихся в порту. Однако их огонь очень плохо управлялся, и попаданий в «Шеер» достигнуто не было. По тому как вел бомбардировку «Шеер», становилось ясно, что на рейдере более или менее

точно (видимо, от военнопленных) знали расположение основных важных объектов на острове и в порту.

Корабль семь раз возобновлял бомбардировку, временами отходя в море и ставя дымовую завесу от огня береговых батарей, выпустив по острову всего семьдесят семь снарядов главного калибра. Ему удалось потопить стоявший в порту танкер и взорвать баржу с боеприпасами. «Дежнев» и «Революционер» получили тяжелые повреждения.

Если береговые батареи и вооруженные пароходы вступили в доблестный бой с карманным линкором, то в штабах на Диксоне царила откровенная паника.

Жгли секретные шифры и документы. Все были уверены в неизбежности высадки десанта и под взрывы тяжелых снарядов бежали в тундру — вглубь острова.

Горели склады с углем, цистерны с мазутом и соляркой. Обходя остров, двигаясь на северо–восток, «Шеер» продолжал бомбардировку. Ему удалось уничтожить передающую антенну и сильно повредить здание радиостанции «Новый Диксон», разрушить здание штаба Морских операций и Управления Севморпути.

Однако на этот раз карманный линкор был точно опознан, и радиостанция Диксона успела передать об этом сообщение, дошедшее до Штаба Северного флота в «Полярном». Полученная информация привела штаб флота в оцепенение. У Северного флота не было никаких боевых средств, способных перехватить «Шеер» и уничтожить его. Основные силы союзников находились в этот момент в районе Исландии.

Однако на высадку десанта на Диксоне Меендсен–Болькен не решился. Наличие на острове шестидюймовой береговой батареи говорило о том, что на Диксоне имеется достаточно сильный гарнизон, уже показавший намерение сражаться.

Кроме того, неожиданное изменение силы и направления ветра привело командира «Шеера» к мысли, что надвигающиеся льды могут отрезать его отход от острова.

Меендсен–Болькен собирался бомбардировать еще и Амдерму, но вечером 27 августа получил приказ командующего германским флотом в Норвегии адмирала Шмундта возвращаться в базу.

Обратный путь «Адмирала Шеера» прошел также без всяких помех и 28 августа в 19:37 три эсминца пятой флотилии встретили карманный линкор у острова Медвежий и вступили в его охранение.

30 августа около полудня «Адмирал Шеер» вернулся в базу, войдя в Тьелзунд. Рейд «Шеера» к острову Диксон произвел ошеломляющее впечатление и имел огромное значение.

Главной задачей любого рейдера против судоходства противника является не потопление в ходе операции большого количества судов — это вторичный показатель, — а внесение дезорганизации в систему морских перевозок врага, заставляя его отвлекать крупные силы для охраны транспортных конвоев, менять маршруты их следования, объявлять запретными различные районы плаваний и многое другое.

Именно это удалось сделать «Шееру» в Атлантике, то же удалось сделать и в советском Заполярье. Советское командование впервые осознало, насколько уязвимы арктические морские пути для проникновения в самое сердце Арктики крупных боевых кораблей противника, и долго стройный силуэт «Шеера» еще мерещился в этих широтах, хотя у немцев уже не было никакой возможности повторить подобные операции…

В сентябре–октябре 1942 года «Шеер» оставался в Норвегии, меняя места стоянок, а 6 ноября 1942 года покинул норвежские воды и в сопровождении пяти эсминцев 8–й флотилии направился в Вильгельмсгафен, где в декабре 1942 года встал на капитальный ремонт.

После завершения ремонта «Адмирал Шеер» был переведен в Балтийское море, где в течение 1943 года и начала 1944–го, базируясь попеременно на Готенгафен и Свинемюн–де, входил в состав отряда учебных кораблей.

По мере наступления Советской Армии по Балтийскому побережью оставшиеся в строю крупные немецкие корабли перебрасывались на Балтику, поддерживая своим огнем приморский фланг армии, помогая осуществлять эвакуацию приморских гарнизонов и беженцев.

В октябре 1944 года «Адмирал Шеер» был включен в оперативную боевую группу Балтийского моря, которой командовал бывший командир «Атлантиса» Рогге, ставший к этому времени уже вице–адмиралом с флагом на тяжелом крейсере «Принц Ойген».

18 ноября 1944 года «Адмирал Шеер» подошел к острову Сворбе (Моонзундский архипелаг), чтобы огнем своих тяжелых орудий приостановить наступление Красной Армии и содействовать эвакуации гарнизонов островов.

Как только «Адмирал Шеер» появился у острова, его сразу с трех направлений атаковали более тридцати советских торпедоносцев и бомбардировщиков. По словам одного очевидца, ««Адмирал Шеер» начал бой, как огромный дикий кабан, отбивающийся от своры охотничьих собак. Начался невероятный, потрясающий танец. Торпеды, хорошо различимые по следу, каждый раз проходили мимо корабля, описывавшего циркуляции на большой скорости, а вокруг рвались бомбы…»

До 24 ноября «Шеер» прикрывал огнем эвакуацию Сворбе, отбиваясь от налетов советской авиации. Расстреляв практически весь боезапас, «Шеер» был сменен «Лютцовым» и отошел для погрузки снарядов.

В декабре 1944 года «Адмирал Шеер» и «Лютцов» огнем орудий главного калибра прикрывали эвакуацию гарнизона Мемеля.

Залпы тяжелых орудий карманных линкоров, разумеется, уже не могли повлиять на исход войны, но, сильно замедляя наступление советских войск, обеспечивали эвакуацию беженцев, раненых и безнадежно окруженных войск с обороняемых плацдармов. Благодаря им, морем было перевезено свыше двух миллионов человек, что является примером наиболее успешной эвакуации морем в современной истории…

В январе 1945 года «Шеер» действовал у Пиллау, где скопилось огромное количество войск и беженцев, надеявшихся эвакуироваться морем на спасительный запад. Маленький приморский город не мог вместить всех собравшихся в нем людей. Ужасные сцены разыгрывались на городских улицах и причалах. Советские войска окружили Пиллау с трех сторон, перерезав сухопутную связь с Кенигсбергом. «Адмирал Шеер» и «Лютцов» обрушивали на советские позиции тонны 280–миллиметровых снарядов.

9 и 10 февраля 1945 года «Адмирал Шеер» своим огнем заставил отступить с занимаемых позиций части тридцать девятой советской армии. В результате была восстановлена сухопутная связь с Кенигсбергом, куда устремились вырвавшиеся из окружения войска и сотни тысяч беженцев.

С мостика «Шеера» через дальномеры были видны бесконечные толпы людей, домашнего скота и вереницы повозок, бредущие по льду бухты, отделяющей Пиллау от Кенигсберга. Русская артиллерия вела по ним спорадический огонь, не желая обнаруживать свои позиции. На «Шеере» начались проблемы с пополнением боеприпасов и горючего, но когда их удавалось пополнить, орудия «Шеера» снова обрушивали огонь на советские батареи и скопления танков, отбрасывая их от города.

В течение февраля 1945 года «Адмирал Шеер» разрушал советские «мешки» под Эльбингом, Толькемитом и Фрауебургом, давая возможность окруженным гарнизонам отходить все дальше на запад.

Орудия «Шеера», чтобы достать до русских позиций, должны были стрелять на расстояние около двадцати двух миль, что составляло предел дальности их огня. В результате стволы орудий оказались настолько изношенными, что нуждались в срочной замене. Корабль был направлен в Киль для смены артиллерии.

По пути «Адмирал Шеер» прибыл в Готтенгафен, откуда ушел 8 марта в сопровождении двух эсминцев, взяв на борт восемьсот беженцев и двести раненых. На пути в Киль с «Шеера» между Кольбергом и Дивеновым увидели большое скопление беженцев, пытавшихся пройти по прибрежному льду под огнем советской артиллерии. Несмотря на большое количество пассажиров на борту, «Шеер» открыл огонь и тремя залпами заставил замолчать артиллерию противника.

Прибыв в Киль, корабль встал к стенке завода «Германия» для смены орудий. Работы шли медленно, поскольку город и военно–морскую базу днем и ночью бомбила англоамериканская авиация. Но «Шеер», оправдывая свое прозвище «счастливого корабля», оставался целым и невредимым в течение целого месяца.

Так продолжалось до 9 апреля 1945 года. В этот роковой день, в 21:33 над Килем появилась первая волна английских бомбардировщиков. Имея разведданные о нахождении на заводе «Шеера», англичане в течение двадцати минут поливали бомбами завод и его акваторию. Казалось, что удача бесконечно будет сопутствовать «Шееру» — он не получил ни одного прямого попадания.

В 22:00 над городом начала действовать вторая волна английских бомбардировщиков. Через 8 минут очередное звено бомбардировщиков появилось над акваторией завода. Серия из пяти тяжелых бомб упала в воду у самого правого борта «Шеера», взорвавшись в воде и проломив гидравлическими ударами обшивку вдоль почти всей подводной части правого борта корабля. «Адмирал Шеер» стал тяжело крениться на правый борт и через час после начала атаки перевернулся, уткнувшись надстройкой в песчаное дно заводского бассейна. Над водой осталась только часть левого борта и гребные винты. Погибли тридцать два человека. Большей части экипажа удалось перебраться на стенку. В течение ночи рабочие, вырезав в днище погибшего корабля отверстия, спасли еще четырнадцать человек, включая командира — капитана первого ранга Тинемана.

После войны возникла легенда, что при реконструкции завода перевернувшийся «Шеер» был засыпан щебнем и забетонирован в новом причале, став единственным в мире боевым кораблем, захороненным на суше. Это не совсем так. Разборка корабля началась еще в июле 1945 года. С «Шеера» были сняты башни главного калибра, вся вспомогательная и зенитная артиллерия, гребные винты, броневые плиты и детали, выполненные из цветных металлов.

К 1950 году оставался только каркас корабельного корпуса, который действительно был засыпан щебнем и забетонирован.

Сегодня над корпусом «Адмирала Шеера» находится автомобильная стоянка рабочих и служащих нынешнего Военно–морского арсенала в Киле.

Какова же оказалась судьба одного из наиболее известных командиров «Адмирала Шеера» — капитана первого ранга Теодора Кранке?

1 апреля 1941 года — в день возвращения корабля из длительного Атлантического рейда в Германию он был произведен в контр–адмиралы.

В июне 1941 года Кранке занял пост начальника Квартирмейстерского управления Главного морского штаба и офицера связи при ставке Гитлера.

1 апреля 1942 года Кранке стал вице–адмиралом, а 1 марта 1943 года был произведен в адмиралы и назначен командующим военно–морской группы «Запад».

В апреле 1945 года Кранке был назначен командующим германским флотом в Норвегии, где сдался в плен англичанам. Адмирал Кранке находился в плену два года, в течение которых английские следователи проверяли его деятельность, стараясь усмотреть в этой деятельности признаки военных преступлений. В 1947 году Кранке был отпущен из плена. Умер 18 июня 1973 года в возрасте восьмидесяти лет в пригороде Гамбурга Венторф.

Полярный командир «Шеера» капитан первого ранга Вильгельм Меендсен–Болькен командовал кораблем до ноября 1942 года.

1 февраля 1943 года Меендсен–Болькен был произведен в контр–адмиралы и назначен командующим немецкими военно–морскими силами в Тунисе, а затем — в Италии.

За рейд «Адмирала Шеера» к острову Диксон награжден Рыцарским Крестом.

В июле 1944 года Меендсен–Болькен был произведен в вице–адмиралы и до мая 1945 года являлся последним командующим надводными силами Кригсмарине. В плену у Меендсена–Болькена были неприятности из–за полученных свидетельских показаний, что его матросы стреляли по шлюпкам «Сибирякова». Но доказать ничего не удалось.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Тактико–технические данные карманного линкора «АДМИРАЛ ШЕЕР»

Водоизмещение: 15 900 т (полное).

Главные размерения: 186 x 20,7 x 7,25м.

Скорость максимальная: 28 узлов (трехвальная дизельная энергетическая установка, 54 000 л. с.).

Вооружение: Шесть 280–мм (11")/54 орудий, расположенных в двух трехорудийных башнях на оконечностях.

Восемь 150–мм/55 орудий в одноствольных артустанов–ках на верхней палубе.

Шесть 105–мм/65 зенитных орудий в двуствольных арт–установках.

Восемь 37–мм двуствольных зенитных установок.

Шесть 20–мм зенитных автоматов.

Восемь 533–мм надводных торпедных аппаратов.

Катапульта, два самолета «Арадо».

Бронирование:

Борта — 80 мм.

Палубы — 45 мм.

Башни — 150 мм.

Боевая рубка — 150 мм.

Дальность плавания: 9100 морских миль при скорости 20 узлов.

Экипаж: 615 — 1150 человек.

Тип : «Дойчлянд».

Адмирал Шеер (1863 — 1928), в честь которого назван корабль — командующий Флотом открытого моря Германии с 1916 года по 1918–й.

Краткая историческая справка действий карманного линкора «Адмирал Шеер» до начала Второй мировой войны.

Броненосец (карманный линкор) «Адмирал Шеер» был заложен 25 июня 1931 года на верфи ВМС в Вильгельмсгафене.

Корабль был спущен на воду 1 апреля 1933 года. Крестная — дочь адмирала Шеера Марианна Бессерер.

12 ноября 1934 года «Адмирал Шеер», укомплектованный экипажем с броненосца «Гессен», был введен в строй.

18 апреля 1935 года, завершив все испытания, корабль был включен в состав линейных сил Германского флота.

С 30 августа по 1 сентября 1935 года «Адмирал Шеер» совершил визит в Данциг.

19 октября 1935 года «Адмирал Шеер» вышел в Атлантическое плавание. Корабль посетил Фуншал на острове Мадейра и 9 ноября 1935 года вернулся в Киль.

6 июня 1936 года на «Адмирале Шеере» поднял флаг командующий флотом адмирал Ферстер.

С 6 по 19 июня вместе с карманным линкором «Дойчлянд» «Адмирал Шеер» совершил поход через пролив Ла–Манш в Ирландское море, после чего, обогнув мыс Скаген, вернулся в Киль.

С 23 по 29 июня 1936 года «Шеер» под флагом адмирала Ферстера посетил Стокгольм, где на его борту побывал король Швеции Густав V. После возвращения в Киль адмирал Ферстер перенес флаг на карманный линкор «Адмирал граф Шпее».

24 июля 1936 года линкоры «Адмирал Шеер» и «Дойчлянд» (флаг контр–адмирала Карлса) вышли в испанские воды для защиты немецких граждан и собственности в связи с начавшейся 17 июля в Испании гражданской войной.

31 августа 1936 года «Адмирал Шеер» вернулся в Киль, провел учения в Северном море, а 2 октября покинул Вильгельмсгафен, снова направившись в испанские воды.

3 декабря 1936 года корабль вернулся в Киль на ремонт, по завершении которого, 15 марта 1937 года, снова ушел в Испанию, где пробыл до 7 апреля 1937 года.

9 мая 1937 года «Адмирал Шеер» вышел в свой четвертый поход к испанскому побережью.

29 мая 1937 года самолет «красных» испанцев атаковал флагманский корабль отряда «Дойчлянд» у Ибизы, добившись прямого попадания авиабомбы в броненосец. Получив сообщение об этом, «Адмирал Шеер» немедленно направился к Ибизе, а поврежденный «Дойчлянд» отошел в Гибралтар.

Командир линкора «Адмирал Шеер» капитан первого ранга Цилиакс в качестве возмездия нанес мощный артиллерийский удар по порту Альмерия. Действия карманного линкора поддерживали четыре миноносца второй флотилии.

10 июня 1936 года на «Адмирале Шеере» поднял флаг командующий отрядом контр–адмирал Фишель.

23 июня «Адмирал Шеер» был сменен у испанского побережья крейсером «Нюрнберг» и вернулся 1 июля 1937 года в Вильгельмсгафен.

После короткого пребывания на родине «Адмирал Шеер» 30 июля 1937 года вышел в свой пятый поход в испанские воды под флагом адмирала Карлса. Корабль пробыл у берегов Испании до 8 октября 1937 года, после чего был сменен «Дойчляндом» и вернулся 11 октября в Вильгельмсгафен, где встал на ремонт.

Проведя в январе 1938 года учения в Балтийском море, «Адмирал Шеер» 12 февраля 1938 года в шестой раз направился в Испанию, где 16 февраля на нем поднял флаг контрадмирал Фишель.

14 марта «Адмирал Шеер» был сменен крейсером «Эмден» и вернулся в Киль, где контр–адмирал Фишель сошел с корабля, передав командование отрядом командиру «Шеера».

19 марта корабль в седьмой раз ушел в Испанию, где пробыл до 26 июня.

29 июня 1938 года «Адмирал Шеер» вернулся в Вильгель–мсгафен, завершив свою деятельность у берегов Испании.

В июле 1938 года «Адмирал Шеер» проводил торпедные стрельбы в Балтийском море, а 22 августа принял участие в большом параде по случаю спуска на воду в Киле тяжелого крейсера «Принц Ойген» в присутствии Гитлера и адмирала Хорти.

В феврале 1939 года «Адмирал Шеер» находился в Гамбурге, салютуя спуску со стапеля линкора «Бисмарк», а в марте как флагманский корабль вице–адмирала Маршалля принимал участие в оккупации Мемельской области.

18 апреля 1939 года «Адмирал Шеер» ушел в Атлантическое плавание, посетив Лиссабон, вернулся 3 мая 1939 года в Вильгельмсгафен.

Уже 4 сентября 1939 года на рейде Шиллиг «Адмирал Шеер» подвергся первому налету английской авиации, получив незначительные повреждения от близких разрывов бомб. Зенитчики линкора сбили три вражеских бомбардировщика типа «Бристоль–Бланхейм».

В феврале 1940 года корабль прошел модернизацию в Вильгельмсгафене. Была перестроена носовая надстройка и изменена конфигурация форштевня — «Атлантический нос». «Адмирал Шеер» был переклассифицирован в тяжелые крейсера.

Командиры карманного линкора «Адмирал Шеер»:

Капитан первого ранга Маршалль — ноябрь 1934— сентябрь 1936 гг.

Капитан первого ранга Цилиакс — сентябрь 1936— октябрь 1938 гг.

Капитан первого ранга Вурмбах — октябрь 1938— октябрь 1939 г г.

Капитан первого ранга Кранке — октябрь 1939—июнь 1941 г г.

Капитан первого ранга Меендсен–Болькен июнь 1941— ноябрь 1942 гг.

Капитан второго ранга Грубер (и. о.) ноябрь 1942—январь 1943 г г.

Капитан первого ранга Роте–Роф — февраль 1943—апрель 1944 г г.

Капитан первого ранга Тинеман — апрель 1944—10 апреля 1945 г г.

4.ОПЕРАЦИЯ «ВОСТОЧНЫЙ ФРОНТ». ПОСЛЕДНИЙ РЕЙД «ШАРНХОРСТА»

I

Настоящие моряки всегда воспринимают корабль как живое существо со своими привычками и характером. Эти привычки называются душой корабля. Корабли бывают мрачными и нередко даже злыми, а бывают добродушными и жизнерадостными.

Линейный корабль «Шарнхорст» совершенно определенно имел душу, причем жизнерадостную. И этот жизнерадостный дух корабль передавал своему экипажу, всем — от командира до последнего матроса–уборщика.

Начало войны застало «Шарнхорст» на испытаниях после длительного пребывания в доке.

Линкор был заложен 16 мая 1935 года в Вильгельмсгафене, спущен на воду 3 октября 1936 года и вступил в строй 7 января 1939 года.

Его первым командиром стал капитан первого ранга Цилиакс.

Однако к боевой службе «Шарнхорст» готов не был. Его экипаж был набран прямо из учебных отрядов, матросы не имели никакого морского опыта.

Кроме того, нуждались в длительных испытаниях экспериментальные котлы высокой паропроизводительности, а также многое другое новое оборудование линкора. Но началась война и время, отпущенное на испытания, пришлось резко сократить. Более того, командир корабля ушел в отпуск по болезни и его заменил капитан первого ранга Гофман.

Первая мировая война приучила считать линейные корабли «свирепыми псами, постоянно сидящими на цепи», то есть, постоянно стоящими в базах и не принимающими участия в боевых действиях. Все надеялись, что в новой войне будет иначе. Пока же работали только зенитки линейных кораблей, отбивающие ежедневные воздушные налеты англичан, давая, по крайней мере, возможность испытать новые системы ПВО.

В начале сентября 1939 года, дождавшись завершения работ по углублению канала Кайзера Вильгельма, «Шарнхорст», став первым из новых крупнотоннажных кораблей, прошедших каналом, перебрался в Киль. Там на линкоре была установлена секретная радиолокационная аппаратура, известная в то время как «Дете», или «Е. М.–2», превосходящая своими характеристиками аналогичные системы англичан.

В первых числах ноября «Шарнхорст» вернулся в Вильгельмсгафен, где находился его однотипный собрат–линкор «Гнейзенау». 21 ноября оба линкора начали спускаться вниз по реке Яде, направляясь в открытое море. На «Гнейзенау» был поднят флаг командующего флотом вице–адмирала Маршалля.

На «Шарнхорсте» капитан первого ранга Гофман обратился к экипажу по корабельной трансляции и объявил, что целью операции является нападение на сторожевые силы противника, патрулирующие между Исландией и Фарерскими островами. Офицеры и матросы «Шарнхорста» были крайне удивлены — ни один из линейных кораблей Флота открытого моря не осмеливался в годы Первой мировой войны проводить операции на таком удалении от базы.

Но удивлению пришел конец, когда корабли в сопровождении эсминцев вышли в море. Вначале соединение шло северным курсом, обходя так называемый Западный Барьер — обширные минные поля, выставленные англичанами для защиты Северо–Фризских островов. Впереди линкоров строем завесы шли эсминцы, ведя противолодочное наблюдение. Молчаливо вращались огромные антенны радаров. 22 ноября около двух часов ночи минное заграждение осталось за кормой и эсминцы были отпущены. В полной темноте, без огней, линкоры увеличили скорость до двадцати восьми узлов, стремясь под прикрытием ночи проскочить узкую полоску моря между Шетландскими островами и побережьем Норвегии.

Вскоре погода начала портиться. Юго–западный ветер силой семь — восемь баллов, нагнавший крупную волну, безжалостно раскачивал огромные корабли, заставляя неопытный экипаж мучиться от приступов морской болезни.

Гигантские массы воды, обрушивающиеся на линкоры, наносили массу мелких повреждений корабельному хозяйству. В таких суровых условиях устанавливался настоящий контакт между экипажем и кораблем.

Изменив курс на северо–запад, соединение в течение ночи с 22 на 23 ноября оставило за кормой Фарерские острова, пройдя мимо них на расстоянии тридцати миль, и взяло курс на Исландию.

На следующий день видимость была отличной, но никого увидеть не удалось. Оба немецких линкора фактически шли через внутренние воды Британского флота Метрополии, рискуя быть обнаруженными английскими кораблями или самолетами, но этого также не произошло.

Наконец, в 16:07 сигнальщики с верхнего яруса надстройки доложили на мостик: «Справа по курсу большой пароход. Очень далеко, точно пока ничего не разобрать».

Капитан первого ранга Гофман поднялся к сигнальщикам, чтобы самому разобраться: торговое это судно или вспомогательный крейсер?

Вскоре командир сообщил на мостик по телефону: «Он периодически меняет курс и не несет никакого флага».

Гофман дал приказ сблизиться с пароходом. Примерно через полчаса была пробита боевая тревога и командир спустился на мостик.

С «Шарнхорста» доложили адмиралу на «Гнейзенау» о появлении неизвестного парохода, которому «Шарнхорст» приказал остановиться.

Поскольку пароход не подчинился, «Шарнхорст» открыл огонь, поразив цель первыми же снарядами.

Ко всеобщему удивлению, пароход дерзко открыл ответный огонь, затем закрылся дымовой завесой и попытался уйти. Когда «Гнейзенау» подошел с юга к месту боя, пароход был уже весь объят пламенем, напоминая огромный факел, горящий прямо на поверхности моря. Но радиостанция его продолжала работать, вызывая подмогу.

Горящий пароход спустил шлюпки. «Шарнхорст» уменьшил скорость, давая возможность спасательным шлюпкам подойти к борту, чтобы принять уцелевших. Однако неожиданно последовал сигнал с «Гнейзенау»:

«Немедленно прервать спасательную операцию. Следовать за мной!»

В тот же момент с одного из сигнальных постов доложили:

«Прямо по корме противник!»

Мгновенно оценив обстановку, Гофман перевел ручки машинного телеграфа на «полный вперед». Оба линкора полным ходом стали уходить на восток. Появившийся за кормой английский крейсер «Ньюкэстл» пытался преследовать их, но быстро отстал. На крейсер были подняты уцелевшие с потопленного парохода, который оказался вспомогательным крейсером «Равалпинди» — бывшим пассажирским лайнером водоизмещением 16 000 тонн. Его командир капитан первого ранга Кеннеди не испугался вступить в бой с двумя линкорами противника и навести на них главные силы своего флота.

Британский Флот Метрополии попытался перехватить немецкие линкоры при возвращении их в базу, но безуспешно. Синоптики «Шарнхорста» предсказали плохую видимость и надвигающийся с юга шторм ниже побережья Норвегии. Двое суток оба линкора ожидали благоприятных условий для возвращения. Дождавшись, когда барометр стал резко падать, «Шарнхорст» и «Гнейзенау» направились на юг, навстречу шторму. В течение ночи с 25 на 26 ноября они шли со скоростью двадцать семь узлов к мысу Стадландет. Шторм набирал силу, волны перекатывались через палубу, брызги долетали до верхнего яруса носовой надстройки, торчавшей, казалось, прямо из воды. Создавалось впечатление, что оба линкора идут в подводном положении. В течение суток управление осуществлялось из боевой рубки, поскольку командные мостики оказались практически под водой. Наконец, 27 ноября операция была успешно завершена.

Результаты рейдов линкоров показали, что с их высокой скоростью и большой автономностью (цистерны кораблей вмещали до шести тысяч тонн топлива), рейдеры являются превосходным средством для нанесения ударов по британскому судоходству. В январе 1940 года оба линкора провели учения на Балтике, где стояла жестокая зима с небывалыми морозами. Корабли стояли в Киле, вмерзнув в лед, а отпущенные в город матросы добирались до причалов пешком по льду. В марте ледокол сломал лед вокруг линкоров, и они получили приказ возвращаться в Северное море для выполнения новых боевых задач.

Однако никаких новых задач поставлено не было, и линкоры в базе, как и армия за линией Зигфрида, ожидали в бездействии окончания периода «странной войны». Короткий, но безрезультатный выход к Ставангеру внес некоторое разнообразие в монотонную корабельную жизнь. Становилось теплее, увеличилась интенсивность английских воздушных

налетов, в светлое время суток на кораблях постоянно звучали сигналы воздушной тревоги, грохотали зенитки.

По базе ходили разные слухи, хотя ничего точно известно не было, но многие чувствовали, что впереди их ждет какая–то важная операция. И не ошиблись. Действительно, оперативный приказ под условным наименованием «Учения Везер» уже лежал в сейфе командира.

«Учения Везер» являлось кодовым наименованием оккупации Норвегии и Дании. Это, мягко говоря, дерзкое предприятие было возложено на флот и могло быть успешно выполнено только при сохранении полной секретности.

6 апреля, когда «Шарнхорст» прервал все связи с берегом, на борт линкора прибыл командующий флотом и поставил экипаж в известность о предстоящей операции.

В ночь с шестого на седьмое апреля корабли вышли в море. Соединение состояло из линкоров «Шарнхорст» и «Гнейзенау», к которым у Вангероге присоединился тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» с четырьмя эсминцами своего охранения и флотилией из десяти эсминцев, известных позднее как «Группа Нарвик», прославившаяся у берегов северной Норвегии. В момент соединения отрядов над ними на бреющем полете прошел неизвестный самолет. Отогнанный зенитным огнем, он быстро скрылся в темноте, а корабли полным ходом пошли на север. На рассвете самолеты, катапультированные с линкоров и тяжелого крейсера, начали барражировать над кораблями, а эсминцы перестроились в противолодочное охранение.

После полудня 7 апреля на траверзе Скагеррака на всех кораблях была объявлена воздушная тревога. К кораблям приближалось несколько соединений вражеской авиации. Загрохотали зенитные орудия, а на командных мостиках обсуждались одни и те же вопросы: связано ли появление самолетов противника с тем, что англичане узнали о предстоящей операции? Или они просто обнаружили германские корабли в море и решили их атаковать? Несмотря на все сомнения и страхи, соединение продолжало идти прежним курсом. Погода была хорошей, и все облегченно вздохнули, когда темнота долгой полярной ночи окутала корабли непроницаемым покровом. Сигнальщики с удвоенным напряжением вглядывались в ночь, когда корабли проходили узкость между Шетландами и Норвегией.

Утром 8 апреля погода резко ухудшилась. Засвежевший ветер вскоре достиг силы семи баллов. Эсминцы с трудом выгребали против волны, вынуждая тяжелые корабли уменьшать скорость. То с одного, то с другого корабля поступали донесения о замеченных самолетах–разведчиках англичан. Вскоре пришло важное сообщение, что немецкие эсминцы, оставшиеся у южного побережья Норвегии, уже вступили в бой с появившимися эсминцами противника. Тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» получил приказ лечь на обратный курс и помочь своим эсминцам на юге.

На борту «Шарнхорста» капитан первого ранга Гофман заметил своему штурману:

— Совершенно не понимаю, что делают в море английские эсминцы. Не было никаких донесений, что в море находятся тяжелые корабли противника?

— Нет, командир,— ответил капитан третьего ранга Гисслер.— Пока нет…

Слова штурмана были прерваны докладом из радиорубки.

«Англичане объявили минное предупреждение у южного побережья Норвегии. Очевидно, они выставили там новые минные заграждения»

Капитан первого ранга Гофман внимательно прочитал это сообщение, доставленное рассыльным на мостик.

— Что это все означает? — спросил командир «Шарнхорста», ни к кому конкретно не обращаясь.— Похоже, что у британцев те же планы, что и у нас. Действиями против нашего флота они, кажется, прикрывают операцию по собственной оккупации Норвегии.

Между тем соединение продолжало идти прежним курсом.

В 21:00 8 апреля в полной темноте линкоры подошли ко входу в Трондхейм–фиорд. Десять эскадренных миноносцев, предназначенных для поддержки и оккупации Нарвика, вошли в фиорд, а «Шарнхорст» с «Гнейзенау» всю ночь маневрировали в районе островов Лафотен, прикрывая эти эсминцы с тыла. Море яростно штормило, огромные корабли вздымались на волнах, порой пропадая из вида в слепящих снеговых зарядах. К рассвету 8 апреля погода несколько улучшилась, видимость, если не считать периодически налетающих снеговых зарядов, временами была даже превосходной. На короткое время из тяжелых туч выглянули звезды, и капитан третьего ранга Гисслер смог с помощью секстанта точно определить место «Шарнхорста». Штурман еще глядел в зеркало секстанта, когда внезапно увидел в нем вспышку орудийного выстрела.

«Боевая тревога!»

Короткие приказы, сигналы с флагмана — и тяжелые башни 280–миллиметровых орудий развернулись в сторону корабля, туманным силуэтом проектировавшегося на фоне темного западного неба. Отстреливаясь кормовыми башнями, оба линкора стали уходить на север, преследуемые 15–дюймовыми снарядами. Несколько снарядов упали вблизи «Шарнхорста», который уходил, меняя курс при каждом залпе противника.

— На корабле противника адмиральский флаг,— доложил старший артиллерист.— Это «Ринаун»!

К счастью, британский корабль не мог соревноваться в скорости с новейшими германскими линкорами и скоро отстал, исчезнув в снеговом буране. «Шарнхорст» оказался достаточно удачливым, не получив никаких повреждений.

Соединение несколько часов продолжало уходить на север, а затем повернуло на запад, почти достигнув долготы одинокого скалистого острова Ян Майен.

На линкорах радисты тщательно прослушивали эфир. Сообщения о выходе в море всего британского Флота Метрополии сменялись донесениями о яростных боях на суше и в воздухе. Сами линкоры, чтобы не выдать своего места, соблюдали полное радиомолчание и не смогли доложить командованию о бое с «Ринауном». Поэтому 10 апреля, с первыми лучами рассвета, с «Шарнхорста» катапультировали самолет для доставки в Трондхейм радиограммы от адмирала Маршалля для передачи ее оттуда командованию Кригсмарине в Германию.

Палубный гидросамолет «Арадо–196», пилотируемый лейтенантом Шреком, даже с полными баками едва мог дотянуть до Трондхейма. У пилота была только карта Трондхейм–фиорда и больше ничего. Он должен был достичь фиорда и передать послание на «Адмирал Хиппер». Томительно тянулись часы, пока «Адмирал Хиппер» не сообщил, что самолет с «Шарнхорста» благополучно совершил посадку.

Моряки «Шарнхорста» узнали позднее, в какое изумление пришел командир «Адмирала Хиппера» капитан первого ранга Хэйе, когда лейтенант Шрек и его наблюдатель лейтенант Шреве поднялись на палубу его крейсера.

— Что случилось? — с тревогой спросил Хэйе.— Я только что узнал из перехвата английского донесения, что «Шарнхорст» и «Гнейзенау» потоплены!

Планировалось, что на обратном пути линкоры соединятся с эсминцами «Группы Нарвик» для совместного следования в базу, но все десять эсминцев погибли. Теперь же нехватка топлива вынуждала линейные корабли вернуться в Германию, откуда пришло предостережение, что среди находившихся в море британских кораблей имеется авианосец «Фьюриэс», чьи самолеты почти наверняка свою главную задачу видят в нанесении ударов по немецким линкорам. Поэтому адмирал решил пройти еще дальше на запад, дождаться ночи и только под прикрытием темноты повернуть на юг. И снова фронт плохой погоды пришел на помощь кораблям. Незамеченные противником, они к полудню прибыли в заранее назначенное место рандеву с «Адмиралом Хиппером» и его эсминцами. Соединившись,

линкоры и «Хиппер» снова подняли в воздух бортовые самолеты для обеспечения противолодочного патрулирования. Чуть позднее соединение было обнаружено английской воздушной разведкой, и несколько волн бомбардировщиков были посланы в атаку на немецкие корабли, но не смогли обнаружить их из–за плохой видимости. 12 апреля соединение прибыло в Вильгельмсгафен.

Шесть недель пришлось простоять у стенки завода, чтобы отремонтировать все повреждения артиллерийских систем и различных механизмов, прежде чем оба линкора и эсминцы их охранения были снова готовы к бою. Между тем, за это время оперативная обстановка фундаментально изменилась в пользу Германии. Кампания во Франции закончилась. Флот получил новые базы во Франции и Норвегии. Но бои за Нарвик продолжались, и их исход еще не был ясен.

4 июня 1940 года соединение, состоявшее из линкоров «Шарнхорст» и «Гнейзенау», тяжелого крейсера «Адмирал Хиппер» и относительно небольшого количества эсминцев, вышло из Киля снова под командованием вице–адмирала Маршалля. Двигаясь за тральщиками, корабли прошли немецкие минные заграждения и взяли курс на север. Обстановка на командных мостиках была несколько нервной, поскольку не было точных данных относительно диспозиции кораблей британского флота в районе Нарвика, а также из–за возможности удара по соединению со стороны Скапа–Флоу, что постоянно приходилось иметь в виду. Несколько раз обнаруживались перископы подводных лодок, но от их атак довольно легко удалось уклониться. Самолеты Люфтваффе, действующие с аэродромов Трондхейма, могли теперь вести разведку на гораздо большее расстояние.

Стояла прекрасная летняя погода, иногда прерываемая непродолжительными дождями, ухудшающими на короткое время видимость. В эти периоды, чтоб избежать неприятных сюрпризов, приходилось полагаться на данные радиолокационных станций. Эсминцы, пополняя топливо с линейных кораблей, постоянно шли вместе с соединением.

Впервые с боевыми кораблями шел универсальный танкер снабжения «Дитмаршен», с которого брал топливо «Адмирал Хиппер». В широтах, где находилось соединение, в это время года постоянно было светло. Полярную ночь сменил полярный день. Как в мирное время, адмирал собрал конференцию командиров на борту флагманского корабля. Его беспокоила диспозиция кораблей противника и отсутствие информации о действиях британского флота. Погодные условия над сушей не давали возможности действовать разведывательной авиации. Тем не менее удалось обнаружить несколько небольших конвоев, идущих неподалеку юго–западным курсом.

Утром 8 июня три тяжелых корабля и четыре эсминца, построившись фронтом, стали прочесывать море, приближаясь к конвоям. Бортовые самолеты были катапультированы для проведения воздушной разведки.

Вскоре один из германских эсминцев заметил английский танкер и отправил его на дно. Были обнаружены и другие суда, которые также были потоплены «Адмиралом Хип–пером» и эсминцами.

А британскому госпитальному судну, на котором были немецкие пленные, захваченные в Нарвике, повезло: ему разрешили проследовать в Англию без осмотра.

В полдень «Адмирал Хиппер» и эсминцы были отпущены в Трондхейм для пополнения боезапаса. «Шарнхорст» и «Гнейзенау» продолжали оставаться в море, держась у северного побережья Норвегии. Из–за отсутствия полных данных об обстановке, вице–адмирал Маршалль решил не идти к Харштаду, а действовать в море против конвоев, заняв позиции между Харштадом и Тромсе, маневрируя со скоростью восемнадцать узлов.

8 июня в 16:45 с фор–марса «Шарнхорста» доложили, что на большой дистанции был замечен дымок, появившийся на короткое время над горизонтом. На уточняющий вопрос

командира гардемарин Госс ответил: «Это был короткий выброс дыма, как бывает при плохо работающих котлах. Пеленг взят абсолютно точно».

Доложив адмиралу о случившемся, капитан первого ранга Гофман развернул «Шарнхорст» в указанном направлении. «Гнейзенау» повторил маневр «Шарнхорста», пристроившись ему в кильватер.

Увеличив скорость до двадцати семи узлов, «Шарнхорст» быстро сократил расстояние, и вскоре над горизонтом поднялась мачта, затем массивная дымовая труба и надстройка, а затем старший артиллерист возбужденно крикнул:

— Командир! Это, без сомнения, авианосец, вероятно, «Глориэс» с двумя эсминцами охранения!

С расстояния 27 000 метров «Шарнхорст» открыл огонь из орудий главного калибра. Вскоре открыли огонь и орудия вспомогательного калибра, отгоняя ринувшиеся в атаку английские эсминцы.

Капитан первого ранга Гофман и капитан третьего ранга Гисслер с мостика наблюдали в бинокли, как первый же залп «Шарнхорста» накрыл английский авианосец, чья палуба была так тесно заставлена самолетами, что ни один из них не мог взлететь.

— Бедняги! — посочувствовал противнику Гофман.—Надо же такому случиться! Авианосец напоролся сразу на два линкора!

Вспышки снарядов на палубе авианосца превратились в сплошную стену бушующего пламени, которое вместе с клубами густого черного дыма поднялось высоко в небо над несчастным кораблем.

Два английских эсминца «Ардент» и «Акаста» пытались прикрыть авианосец дымовой завесой и в то же время предпринять торпедную атаку на немецкие линкоры. Не обращая внимания на убийственный огонь линкоров, чьи снаряды рвали доблестные маленькие корабли на куски, эсминцы шли на сближение, необходимое для выпуска торпед.

На обоих линкорах внимательно следили за торпедами, которые удалось выпустить английским эсминцам, уклоняясь от тех, которые были замечены и обнаружены с помощью гидрофонов.

Бой продолжался уже почти два часа. Авианосец «Глориэс» стоял без хода, окутанный клубами дыма, а подбитые эсминцы продолжали доблестно сражаться.

В 18:39 на мостик «Шарнхорста» поступило донесение: «Сильный взрыв в кормовой части». Затем пошел поток монотонных докладов, как на учениях мирного времени: «Башня «С» эвакуирована», «Боевые погреба башни «С» затоплены…»

«Шарнхорст» стал терять скорость. Возник крен на правый борт, который быстро увеличивался. Затем пришел доклад из машинного отделения: «Работает только одна машина. Из других двух еще не получены точные донесения. Судя по всему, получено попадание торпеды».

Скорость «Шарнхорста» упала до двадцати узлов. Один из английских эсминцев был потоплен, но второй, который всадил в «Шарнхорст» торпеду, сблизился с линкором настолько, что вел по нему артиллерийский огонь и даже добился попадания в ствол одного из орудий башни «В». Только около 19:00 его удалось, наконец, потопить.

Между тем, на самом «Шарнхорсте» шла отчаянная борьба за живучесть. Через огромную пробоину длиной пятнадцать метров и высотой шесть метров линкор принял 2500 тонны воды. В машинном отделении старший инженер–механик Либхард пытался устранить повреждения в центральной и правой машине. Машина левого борта еще действовала. Кормовая башня главного калибра была выведена из строя, и в ней погибли сорок человек.

6 июня, идя со скоростью двадцать узлов, соединение добралось до Трондхейма. Специалисты со стоявшей там плавмастерской, работая круглосуточно, пытались снова

ввести «Шарнхорст» в строй. Через десять суток непрерывных работ удалось отремонтировать центральную машину. Это был настоящий подвиг, совершенный механиками корабля и рабочими плавмастерской «Хуаскаран». Тем более, что работы шли почти под непрерывными налетами самолетов с английских авианосцев. Одна бомба попала в верхнюю палубу линкора, но, к счастью, не взорвалась.

Собственный самолет «Шарнхорста» занимался тем, что отгонял английские подводные лодки от входа в фиорд.

20 июня с двумя работающими машинами «Шарнхорст» был готов к переходу в Германию. Правый винт был закреплен неподвижно, так как существовало опасение, что гребной вал частично разрушен взрывом торпеды.

Прижимаясь к берегу, идя со скоростью двадцать четыре узла, «Шарнхорст» начал свое возвращение в Германию. Погода стояла ясная, видимость была превосходной, но задувал сильный встречный ветер, сбивая с курса эсминцы. Благодаря тому, что линкор держался близко от берега, он шел на юг, прикрытый с воздуха истребителями.

21 июня на траверзе острова Шерен соединение было обнаружено воздушной разведкой противника, а затем волна за волной в течение двух часов на корабли шли в атаку английские бомбардировщики и торпедоносцы. Мощный зенитный огонь с кораблей и истребители отбили все атаки с воздуха. Много бомбардировщиков противника было сбито. Оставляя за собой хвосты черного дыма, они падали в море, поднимая огромные столбы воды. Только «Шарнхорст» выпустил в этом бою девятьсот 105–миллиметровых, тысячу двести 37–миллиметровых и две тысячи четыреста 20–миллиметровых снарядов!

В 18:15 по радио пришел приказ из штаба военно–морской группы «Запад»: «Следовать в Ставангер!»

— Непостижимо! — воскликнул капитан первого ранга Гофман, ознакомившись с приказом.— Якорная стоянка в Ставангере очень тесна для нас! О чем они там думают, отдавая приказы?..

Через несколько часов корабли встали на якорь в тесной бухте Ставангера. Как вскоре выяснилось, штаб группы «Запад» отдал этот приказ, узнав из перехваченных радиограмм, что практически весь британский флот вышел в море с целью перехвата «Шарнхорста».

Хорошо, что линкору удалось укрыться в Ставангере, поскольку на следующее утро немецкая воздушная разведка сообщила, что мощное соединение британских кораблей, состоящее из четырех линкоров, четырех крейсеров и нескольких эсминцев, возвращается в Скапа–Флоу. «Шарнхорст» и его охранение ночью вышли из Ставангера и незамеченными проскользнули в Киль, где линкор был немедленно поставлен в ремонт.

Ремонт обоих линкоров продолжался на этот раз почти полгода. Лишь в конце 1940 года «Шарнхорст» и «Гнейзенау» снова вышли в море с новым командующим флотом адмиралом Лютьенсом, намереваясь прорваться со своим соединением на просторы Атлантики. Но на этот раз им не повезло! По выходе из Киля линкоры были встречены в Северном море таким свирепым штормом, что вынуждены были вернуться в базу. При этом ударами волн «Гнейзенау» получил серьезные повреждения.

Однако 22 января 1941 года линкоры снова вышли в море. Приказ, отданный адмиралу Лютьенсу, был беспрецедентный: впервые в истории германским линейным кораблям предстояло вести войну с судоходством противника в северной Атлантике, избегая при этом боевых столкновений с тяжелыми кораблями англичан.

Операция была тщательно спланирована и подготовлена. Большое количество танкеров и судов снабжения были заблаговременно развернуты в Атлантике для обеспечения пополнения линкоров запасами топлива, боеприпасов, продовольствия и воды. В это время в Атлантике оперировали и другие германские корабли: карманный линкор «Адмирал Шеер»,

тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер», вспомогательные крейсера и подводные лодки. Для такого слабого флота, как немецкий, это было очень смелое предприятие.

В безлунную ночь 28 января соединение пыталось проскочить в океан Датским проливом, но в «Кустах Роз» (так назывался район патрулирования британских крейсеров) наткнулось на британский сторожевик, который, к счастью, их не заметил.

Развернувшись на обратный курс, линкоры отошли на север, сообщив с катапультированного самолета командованию военно–морской группы «Север» о случившемся. Лютьенс также доложил о своих намерениях пополнить запас топлива с танкера «Адрия», находившегося восточнее острова Ян Майен, а затем повторить попытку прорыва в Атлантику, идя севернее Исландии у самой кромки пакового льда.

Обе намеченные операции закончились успешно, и четвертого февраля адмирал Лютьенс сигналом сообщил своему соединению:

«Впервые в истории германские линейные корабли сумели прорваться в Атлантику. Так держать!»

Еще раз пополнив запас топлива с танкера южнее Гренландии, линкоры начали поиск конвоев противника. Шли дни, но ничего, кроме волн пустынного океана, замечено не было.

Наконец, 8 февраля на горизонте были обнаружены мачты. Идущий впереди «Шарнхорст», сблизившись с конвоем, быстро убедился, что транспорты следуют под охраной английского линкора «Рэмиллис», вооруженного 381–миллиметровой артиллерией. Приказ категорически запрещал вступать в бой с линкорами противника, и оба линкора отошли, дав конвою уйти.

Дальнейший поиск был сорван налетевшим ураганом, и адмирал Лютьенс решил спуститься на юг, куда, по имеющимся сообщениям, англичане перенесли маршруты некоторых своих конвоев. По мере движения на юг становилось все теплее, и моряки с удовольствием снимали меховые куртки и шерстяное белье, радуясь субтропическому солнцу.

Но надежды были напрасны. Океан был совершенно пустым. Даже на линии, ведущей из Фритауна в Англию, ничего обнаружить не удалось, если не считать добычей одинокий греческий пароход, потопленный «Шарнхорстом». Каждые восемь суток линкоры пополняли запас топлива с танкеров. Продолжала стоять умеренно жаркая погода с относительно хорошей видимостью. Бортовые самолеты регулярно вылетали на разведку, тщетно пытаясь что–либо обнаружить.

Только 7 марта был обнаружен еще один конвой. С линкорами на этот раз взаимодействовали подводные лодки, которые очень эффективно наводились надводными кораблями на транспорты конвоя. Сами линкоры остерегались подходить близко, поскольку в охранении конвоя опять шел английский линкор — на этот раз «Малайя». Зато подводные лодки в течение двух ночей уничтожили в этом конвое несколько судов общим водоизмещением 43 000 тонн.

После этого операцию снова решили перенести на север, где проходил судоходный путь между Северной Америкой и Великобританией.

Два сопровождавших соединение танкера помогали проводить разведку моря. Конвой обнаружить не удалось, но часто стали попадаться одиночные суда. С ними не церемонились: одно за другим отправляли на дно. Менее чем за двое суток линкоры перехватили и потопили 16 судов общим водоизмещением 75 000 тонн. Это была награда за долгий бесплодный поиск.

Комендоры быстро нашли методику потопления пароходов без особых затрат времени, стреляя им по ватерлинии. Океанская зыбь часто служила помехой быстрого подъема на борт команд потопленных пароходов со спасательных шлюпок, вынуждая линкоры задерживаться

на месте потопления, в то время как в любой момент могли появиться британские боевые корабли.

16 марта так и произошло.

«Шарнхорст» только что потопил очередное судно, когда в наступающей темноте была получена радиограмма с одного из танкеров: «Вижу линейный корабль противника!»

«Гнейзенау», который находился ближе к танкеру, даже попал под обстрел, но быстро наступившая темнота и очень кстати начавшийся ливень позволили «Шарнхорсту» и «Гнейзенау» благополучно затеряться в океане.

Англичане постоянно усиливали присутствие своих тяжелых кораблей на океанских путях, и вскоре стало ясно, что операция уже исчерпала свои потенциальные возможности, а потому была прекращена.

22 марта 1941 года, ровно через два месяца после выхода из Киля, «Шарнхорст» и «Гнейзенау» пришли в оккупированный немцами французский порт Брест. Опыт, накопленный в этой океанской операции, должен был использоваться в будущем походе, который планировалось провести в мае вместе с новым линкором «Бисмарк», чья достройка уже заканчивалась.

Французский судоремонтный завод в Бресте, где распоряжались специалисты, прибывшие из Вильгельмсгафена, сразу принялся за ремонт обоих линейных кораблей. Ремонту мешали постоянные налеты на завод и город английских бомбардировщиков. Во время одного из таких налетов «Гнейзенау» получил попадание, что значительно продлило его нахождение в ремонте. «Шарнхорст» оказался удачливее — он избежал попаданий и к июлю 1941 года снова находился в состоянии полной боеготовности.

За это время англичане сумели потопить «Бисмарк», пытавшийся прорваться в Атлантику. Сопровождавший «Бисмарк» тяжелый крейсер «Принц Ойген» сумел уйти от англичан и также нашел себе убежище в Бресте. «Шарнхорст» же был переведен в Ла Паллис, находившийся южнее Бреста.

Линкор собирался выйти в море на испытание машин и котлов. Он стоял под маскировочными сетями, хорошо закамуфлированный, но все–таки был обнаружен английской воздушной разведкой. В полуденные часы 24 июля линкор был атакован соединением британских бомбардировщиков, идущих на большой высоте. Ни истребители, ни шквальный зенитный огонь не смогли сорвать атаку вражеской авиации. Пять прямых попаданий авиабомб пунктиром прочертили корабль от носа до кормы.

Три тяжелые бронебойные бомбы пробили верхнюю палубу «Шарнхорста», но не взорвались. Две бомбы поменьше взорвались на батарейной палубе, но причинили лишь незначительные повреждения. Еще три тяжелых авиабомбы, взорвавшись вблизи корабля, причинили «Шарнхорсту» подводные пробоины, через которые линкор принял три тысячи тонн воды. Но и тут удача не покинула «Шарнхорст» — каким–то чудом никто из его экипажа не пострадал. Со скоростью двадцать семь узлов «Шарнхорст» ушел в Брест, где, несмотря на частые воздушные налеты и необходимость постоянно менять места стоянок, оба линкора к концу 1941 года были полностью отремонтированы.

Тем временем преимущество американского и английского флотов в Атлантике стало настолько подавляющим, что рисковать двумя линкорами в новых рейдах уже никто не хотел. Единственной возможностью продолжения войны против судоходства стала Арктика, где вдоль северного побережья Норвегии проходили пути конвоев из Англии в Мурманск. В эти критические для Советского Союза месяцы надо было во что бы то ни стало дезорганизовать снабжение Красной Армии оружием, техникой и боеприпасами. Но для начала нужно было провести тяжелые корабли из Бреста обратно в Германию и там подготовить их к операциям за Полярным кругом.

После долгих размышлений командование флотом решило предпринять попытку прорыва кораблей прямо через пролив Ла–Манш в Германию. Без сомнения, это был наиболее опасный путь, но при полном сохранении секретности и элемента внезапности именно этот путь давал кораблям наибольшие шансы на успех.

Немедленно началось детальное планирование операции. Вице–адмирал Цилиакс, принявший командование отрядом, был ответственным за первоначальную стадию подготовительных мероприятий. Еще до окончания ремонта линкоров в пролив были посланы флотилии тральщиков для очистки от мин фарватера, которым предстояло идти. Люфтваффе должны были обеспечить воздушное прикрытие, выделив для этой цели двести пятьдесят машин всех классов, большие резервы горючего. Пришлось даже построить несколько новых посадочных полос. На корабли были командированы офицеры по связи с авиацией. В нужный момент станции радиолокационного противодействия должны были парализовать всю радарную сеть противника на побережье Английского канала. Кроме того, в Бресте предполагалось собрать все эсминцы и торпедные катера, способные к действиям в открытом море, а это означало, что их необходимо провести через пролив в западном направлении.

Все перечисленные мероприятия должны были остаться тайной для англичан или, по меньшей мере, подготовку следовало осуществить таким образом, чтобы не привлекать их внимания. Немецкая разведка распространяла слухи о том, что в самое ближайшее время корабли уйдут для проведения очередного рейда в Атлантику. Генерал, командовавший выделенными силами Люфтваффе, пригласил адмиралов и командиров кораблей поохотиться на кабанов. Пригласительные билеты были специально посланы по почте, чтобы о мероприятии узнали все. Экипажи кораблей готовились к экскурсии в Париж, о чем было объявлено по местному радио.

Точная дата выхода из Бреста главным образом зависела от оптимального сочетания погодных условий: низкой облачности и тумана в проливе наряду с отсутствием луны и попутного приливного течения.

Наконец синоптики предсказали дату оптимальной погоды, тральщики доложили об очистке фарватера от мин, а эскортные силы сосредоточились в Бресте.

Вечером 11 февраля 1942 года на «Шарнхорсте» было объявлено о предстоящих ночных учениях, чтобы как–то обосновать необходимость подъема пара.

Поднять пары было приказано в 20:30, большая часть швартовов была отдана. Когда, как обычно, над портом появились английские самолеты–разведчики, осветив акваторию ракетами, все, что можно, было закрыто дымовыми завесами. Дождавшись ухода английских самолетов, корабли соединения начали выходить за боновые заграждения. Только несколько офицеров были осведомлены об истинных целях этого выхода в море.

На «Шарнхорсте» вахтенный офицер, несколько озабоченный отсутствием точного приказа о курсе, задал об этом вопрос штурману корабля, недавно произведенному в капитаны второго ранга, Гисслеру. Тот улыбнулся:

— Курс двадцать градусов. Завтра ты пожелаешь своей любимой маме доброй ночи в Вильгельмсгафене!

Возбуждение, охватившее всех на мостике линкора, вскоре распространилось по всему кораблю и было неописуемым.

Эскортируемое эсминцами соединение повернуло в восточном направлении, следуя со скоростью двадцать семь узлов. В 07:00 по правому борту остался Шербур, а с рассветом над кораблями появились истребители и легкие бомбардировщики воздушного прикрытия. В течение ночи тральщики обнаружили в районе устья Сены новое минное заграждение, но соединение, следуя за тральщиками, форсировало его без каких–либо происшествий. Далее путь вел в пролив, над которым, как и обещали синоптики, стелился туман. С мостика были

видны белые скалы Дувра. Вскоре появился одиночный британский самолет, но, быстро сбитый истребителями, объятый пламенем, он рухнул в пролив.

В полдень, в точном соответствии с графиком, за кормой осталась самая узкая часть пролива между Дувром и мысом Грис Нец. И все еще не было признаков каких–либо контрмер со стороны англичан. Даже тяжелые береговые батареи противника молчали. Этот факт вызывал сильнейшее недоумение.

Наконец, сквозь туман была замечена орудийная вспышка — какая–то батарея англичан открыла огонь, но ее снаряды, подняв серо–зеленые столбы воды, упали с большими недолетами по левому борту. Торпедные катера быстро закрыли отряд дымовой завесой.

На «Шарнхорсте» капитан второго ранга Гисслер заметил, что этот прорыв больше похож на учебное плавание для повышения квалификации штурманов.

В районе многочисленных песчаных банок, лежавших южнее устья Темзы, англичане начали действовать более активно. Эскадрилья торпедоносцев «Свордфиш» и бомбардировщиков «Беовульф» пытались атаковать соединение, но все были сбиты, не добившись никакого результата.

Затем последовали новые волны торпедоносцев и бомбардировщиков, но сильный зенитный огонь и истребительное прикрытие сделали тщетными все их попытки нанести удар по кораблям соединения.

Начал моросить мелкий дождь, еще более ухудшая видимость. «Шарнхорст», постоянно меняя курсы, чтобы уклониться от авиабомб, старался держаться в створе тральщиков. В 15:30, когда линкор прошел очередной буй, сброшенный с тральщика для обозначения границы протраленного фарватера, сильный взрыв встряхнул весь корабль, подбросив его над водой.

Машины линкора остановились, электроцепи вышли из строя, во всех помещениях погас свет, и «Шарнхорст» погрузился в полную темноту.

Из машинного отделения доложили о небольшой течи, добавив, что машины на некоторое время будут остановлены.

Адмирал немедленно приказал одному из эсминцев охранения подойти к борту и перешел на него. Что бы ни случилось, он должен был продолжать командовать соединением.

«Шарнхорст» оставался без движения примерно в течение получаса, в то время как «Гнейзенау» и «Принц Ойген» продолжали идти прежним курсом.

«Шарнхорсту» снова повезло — в течение всего времени, пока корабль оставался неподвижным, ни одного самолета противника над ним на появилось. Наконец, пришло сообщение, что левую машину удалось запустить, и «Шарнхорст» медленно начал движение. Вскоре все три машины линкора были приведены в действие, и корабль увеличил скорость до двадцати семи узлов.

В охранении «Шарнхорста» остались только торпедные катера. Остальные корабли ушли далеко вперед. Из радиоперехвата на «Шарнхорсте» узнали, что ушедшие вперед корабли вступили в короткую перестрелку с крейсером и эсминцами противника.

Между тем англичане, окончательно проснувшись, бросили в атаку на соединение шестьсот бомбардировщиков. До самого наступления темноты одна воздушная атака следовала за другой, но линкор оставался невредим. Попадание получил только один из торпедных катеров сопровождения и был вынужден под эскортом другого катера уйти в порт Хоок на побережье Голландии. Несмотря на очень низкую облачность, истребители великолепно прикрыли «Шарн–хорст» от ударов с воздуха.

Морской путь вдоль голландского побережья был известен под названием «Легкая улица», хотя он совсем не был легким. Со всех сторон его окружали песчаные отмели и

минные поля. Кроме того, после взрыва мины, на «Шарн–хорсте» не действовали эхолоты и радиопеленгаторы, что создавало дополнительные трудности…

Из дымки впереди неожиданно появились два эсминца. От одного из них отвалил катер, направляясь к «Шарнхорсту».

— На катере адмирал! — доложил сигнальный старшина.

«Шарнхорст» уменьшил скорость, чтобы не перевернуть адмиральский катер своей бурунной волной. Адмирал позднее рассказывал, как он обрадовался и удивился, когда внезапно из дымки показался могучий корпус «Шарнхорста», поскольку был уверен, что после подрыва на мине линкор ушел искать убежище в одном из ближайших голландских портов.

Наступила ночь, темная и туманная. «Шарнхорст» проходил мимо Тершеллинга, когда в 22:34 мощный взрыв еще одной магнитной мины потряс корабль. К счастью, на этот раз машины удалось быстро запустить снова, а поступление в корпус воды было незначительным. Малым ходом «Шарн–хорст» подошел к месту встречи с портовыми буксирами, которые ввели его в Вильгельмсгафен. Когда 13 февраля «Шарнхорст» вошел в Вильгельмсгафен, другие корабли уже достигли устья Эльбы. Пройдя под самым носом у английских береговых батарей, немецкие корабли фактически без всяких потерь проскользнули через Ла–Манш и прибыли в Германию. Газета «Таймс» вынуждена была отметить, что с XVII века Королевский флот не подвергался подобному унижению в своих собственных водах.

— С нами ничего не может случиться,— уверяли всех моряки «Шарнхорста».— Нашему кораблю всегда везет!

«Шарнхорст» некоторое время стоял в доке Вильгельмс–гафена, ремонтируя повреждения подводной части от неконтактного взрыва двух мин, а затем направился в Киль для производства более тщательного ремонта.

«Шарнхорст» и «Гнейзенау» стояли борт к борту у заводского причала в Киле, подвергаясь ежедневным налетам британской авиации, делавшей все возможное, чтобы вывести эти корабли из строя. В итоге «Гнейзенау» получил фатальное попадание авиабомбы, которое вызвало взрыв боезапаса носовой башни главного калибра и фактически оторвало линкору носовую часть, выведя его из строя навсегда. А «Шарнхорст» каким–то чудом никаких повреждений не получил.

1 апреля 1942 года капитан первого ранга Гофмана, командовавший «Шарнхорстом» более трех лет, был произведен в контр–адмиралы и награжден Рыцарским крестом. Новым командиром «Шарнхорста» стал капитан первого ранга Хюфмайер.

К октябрю 1942 года линкор был снова приведен в состояние полной боеготовности и в январе 1943 года ушел из Готенгафена. В марте 1943 года удалось осуществить давно разработанный план переброски «Шарнхорста» в норвежские воды. Без адмирала на борту, эскортируемый всего двумя эсминцами, линкор прибыл в Вест–фиорд, где уже находились «Тирпиц» и «Адмирал Шеер» с несколькими крейсерами и эсминцами. Чуть позднее «Тирпиц» и «Шарнхорст» перешли соответственно в Альта–и Ланг–фиорды на самом севере Норвегии, чтобы находиться в непосредственной близости от путей конвоев, идущих в Россию.

Летом 1943 года «Тирпиц» и «Шарнхорст» совершили налет на Шпицберген, подвергнув остров бомбардировке, в результате которой были затоплены угольные шахты и повреждены важные военные сооружения.

Однако главной своей задачи — нападения на конвой — они все еще не начали выполнять, ссылаясь на нехватку разведданных и неблагоприятные погодные условия.

II

В феврале 1943 года обстановка на всех театрах военных действий начала складываться не в пользу Германии. Катастрофа под Сталинградом впервые за всю войну поставила Германию перед лицом возможного поражения в войне. Несмотря на все усилия подводных лодок и авиации, Англия и США доставляли в Россию огромное количество оружия и военных материалов.

После прибытия в Мурманск каждого конвоя, солдаты Вермахта, сражавшиеся в России, на себе чувствовали, насколько сильнее становился их противник. Сильнее и, главное, мобильнее. Десятки тысяч тяжелых грузовиков, появившиеся в русской армии, коренным образом изменили ее тактические и стратегические возможности. А грузовики были лишь каплей в океане заморских поставок.

Как и в годы Первой мировой войны, сухопутная немецкая армия — от простых солдат до фельдмаршалов — задавала себе вопрос: почему бездействует флот? Почему тяжелые корабли не предпринимают никаких попыток прервать поток союзной помощи России? Почему они позволяют конвоям проходить в нескольких десятках миль от своих баз, не предпринимая ничего, предоставив бороться с конвоями самолетам и подводным лодкам? Поскольку гроссадмирал Рэдэр не мог внятно ответить на все эти вопросы, он был 30 января 1943 года снят со своей должности. Сменивший его на посту главкома гроссадмирал Дениц заверил, что германские линкоры отныне будут активно противодействовать русским конвоям. Успокаивая верховное командование этими заверениями, новый главком, видимо, хорошо понимал, что рискует погубить те несколько оставшихся в строю тяжелых кораблей, которыми еще обладал флот Германии.

Немецкий флот был изначально слаб, и его противники отлично это осознавали. Не был секретом для них и тот факт, что основные силы германского флота сосредоточились на севере Норвегии, чтобы наносить удары по конвоям, идущим в Россию. А потому они приняли меры, чтобы свести к минимуму успех любого подобного предприятия. Арктические конвои рассматривались как объекты огромной стратегической важности, и для их прикрытия выделялись многочисленные и мощные соединения союзных флотов. Превосходство противника в этих водах было абсолютным, о чем знал любой немецкий моряк.

Но это не значит, что никто не верил в возможность успеха. Существовали планы отвлечения и обхода сил охранения с выходом непосредственно на транспорт конвоя. Риск, конечно, существовал, но вполне разумный и рассчитанный.

Однако если превосходство противника на море было абсолютным, то в воздухе это превосходство в арктическом районе было просто неизмеримым. Германские корабли практически не имели ни истребительного прикрытия, ни возможности проводить самую элементарную воздушную разведку. Даже в случае чрезвычайной необходимости Люфтваффе не могли оказать никакого содействия кораблям.

Но главная причина бездействия крупных кораблей была известна лишь немногим. По сведениям разведки, англичане и американцы уже имели на своих кораблях систему радиолокационной наводки орудий главного и вспомогательного калибров. Поэтому в ночном бою — а был разгар Полярной ночи — немецким кораблям пришлось бы вслепую сражаться с вполне зрячим противником.

Все это можно было принять во внимание, если бы не отчаянное положение, складывающееся на Восточном фронте, где набирал обороты вал безостановочного русского наступления, и Верховное командование требовало принять все возможные меры, чтобы как–то ослабить давление на тающие немецкие войска на Восточном фронте.

Авиация, понеся страшные потери, была полностью обессилена.

Успехи подводных лодок с февраля 1943 года становились все ничтожнее, их показатель падал с каждым месяцем. Но в Арктике еще находились линкоры, сведенные в две Боевые группы.

Впрочем, в боеготовности находился только один «Шарнхорст».

Все остальные корабли по разным причинам были не в состоянии принять участие в операциях против арктических конвоев.

«Тирпиц» был тяжело поврежден атакой английских сверхмалых подводных лодок и ремонтировался в Каа–фиорде. Тяжелоповрежденный «Гнейзенау» стоял с оторванной носовой частью в Готенгафене. «Лютцов» и «Шеер» вместе с обоими тяжелыми крейсерами были необходимы на Балтике. Все, что оставалось — это «Шарнхорст» с пятью эсминцами своего охранения — Первая боевая группа.

Командующий Первой боевой группой адмирал Куммерц находился в отпуске в Германии, и его обязанности временно исполнял контр–адмирал Бей — командир отряда эскадренных миноносцев. Он никогда не командовал тяжелыми кораблями, проведя всю службу на легких крейсерах и эсминцах.

В ночь с 19 на 20 декабря 1943 года гроссадмирал Дениц, присутствуя на очередном совещании в Ставке фюрера (в Вольфсшанце, Восточная Пруссия), неожиданно для многих объявил, что «Шарнхорст» и несколько эскортирующих его эсминцев, уничтожить конвой, следующий из Галифакса в Россию, если представится благоприятная возможность.

Утром 24 декабря 1943 года, в канун Рождества, командование Германским флотом получило сообщение, что давно ожидаемый конвой «J. W.», направляющийся в Мурманск, уже находится в море. Маршрут конвоя вел на северо–восток, мимо Гренландии, Исландии, Шпицбергена, вокруг Нордкапа в Мурманск — на побережье Кольского полуострова. Прикрытие конвоя осуществлял английский флот.

В непосредственное охранение конвоя входили эсминцы, фрегаты и сторожевики, предназначенные для действий против подводных лодок.

Вторую линию обороны транспортов составляли тяжелые и легкие крейсеры, которые шли параллельным курсом, прикрывая открытый в сторону норвежского побережья фланг каравана, откуда могло ожидаться нападение противника. Крейсера находились в полной готовности отразить действия немецких надводных кораблей, если таковые последуют.

Количество транспортов, следовавших в арктических конвоях, обычно варьировалось от двадцати пяти до тридцати единиц, иногда больше. Как правило, в их трюмах в среднем находилось до полумиллиона тонн бесценного груза: тяжелого и авиационного вооружения, танков, боеприпасов и прочих военных материалов, без которых не может обойтись ни одна воюющая страна.

Если бы «Шарнхорсту» удалось прорваться через охранение и нанести удар с фланга по конвою, он мог бы в течение нескольких часов нанести противнику больше ущерба, чем весь флот подводных лодок за последние месяцы 1943 года.

Командование германским флотом получило первые сведения о конвое «J. W. 55 В» от подводных лодок, которые вели за ним непрерывное слежение с момента обнаружения. В действительности же, что было неизвестно немецкому командованию, в море находились два конвоя. Второй, под индексом «R. A. 55 А» — в составе двадцати двух транспортов шел порожняком из России, сумев незамеченным дойти до острова Медвежий — между Нордкапом и Шпицбергеном.

Получив сообщение с подводных лодок и разведывательных самолетов, давших весьма примерные данные о местоположении конвоя, его скорости и курсе, Дениц немедленно приказал «Шарнхорсту» выйти в море, чтобы этот конвой атаковать и уничтожить.

А между тем в предполагаемом оперативном районе, где предстояло действовать «Шарнхорсту», бушевал шторм, юго–западный ветер задувал почти с силой урагана, свирепствовали снежные заряды, вздымались десятиметровые волны.

Трезво оценив погодные условия, командующий флотом адмирал Шнивинд пытался убедить высшее командование, если не отменить, то хотя бы отложить намеченную операцию. Для главкома Кригсмарине это было тоже очень трудное решение. Гроссадмирал связался с контр–адмиралом Беем, исполнявшим обязанности командующего Первой боевой группой, но последний высказал полную уверенность в возможности выполнения поставленной боевой задачи. Кроме того, на Деница оказали сильное влияние сообщения с подводной лодки, осуществлявшей слежение за конвоем и уверявшей, что в его охранении имеются только крейсера и разные мелкие корабли противолодочной обороны, с которыми «Шарнхорст» мог сравнительно легко расправиться. И главком отдал приказ о начале операции.

Проанализировав данные последних донесений о месте конвоя, адмирал Шнивинд приказал «Шарнхорсту» и пяти эсминцам его охранения выходить в море прямо на Рождество — 25 декабря в 17:00. Получив приказ, контр–адмирал Бей стал готовить свои корабли к выходу.

В Рождественский день 1943 года над Альта–фиордом висела почти полная темнота долгой полярной ночи. Черные воды фиорда дышали ледяным холодом, в заснеженных сопках выла пурга. Колючий ветер вспенивал белые гребешки волн на обычно спокойных водах фиорда. Темное небо изредка расцвечивалось сполохами северного сияния.

Корабли Первой боевой группы стояли в различных частях Альта–фиорда. Контр–адмирал Бей находился на борту «Тирпица», недавно поврежденного английскими карликовыми подлодками и сейчас стоявшего в Каа–фиорде — в его юго–западной оконечности.

«Шарнхорст» покачивался на якоре в западной части Ланг–фиорда. За ним, ближе к берегу, находились три эсминца четвертой флотилии: Z–29, Z–34 и Z–38. Еще два эсминца — Z–30 и Z–33 — находились в Каа–фиорде возле «Тирпица». На всех кораблях, как обычно, офицеры и матросы праздновали Сочельник, но сейчас все следы вчерашнего праздника исчезли. Елки, праздничные украшения и все прочее было убрано из всех помещений. Экипаж находился в несколько возбужденном состоянии, поскольку по кораблю был отдан приказ приготовиться к выходу в море к 19:00. Последний выход линкора в море был давно, стоянка в фиорде всем осточертела, и каждый радовался возможности сменить обстановку.

Что предстоит «Шарнхорсту», знали только несколько человек: адмирал, офицеры его штаба, командир «Шарнхорста» и еще два–три старших офицера.

На верхней палубе и в машинном отделении полным ходом шла подготовка к походу. Любопытно–настороженными взглядами провожали старшину штурманской боевой части Юргенса, вышедшего из командирского салона с руками, полными карт. С мостика линкоры переговаривались сигнальными фонарями с эсминцами. С 21 декабря «Шарнхорсту» и его охранению было приказано находиться в шестичасовой готовности.

22 декабря адмирал Нордмау, командующий морскими силами Северного моря, ретранслировал приказ о переходе Боевой группы на трехчасовую готовность.

В тот же самый день в 10:45 пришло донесение с самолета–разведчика о том, что в четырехстах милях западнее Трондхейма обнаружен конвой примерно в сорок транспортов, идущий вместе с кораблями охранения курсом сорок пять градусов, со скоростью десять узлов. Затем на какое–то время контакт с конвоем был потерян.

23 декабря в 11:23 конвой снова был обнаружен: он шел курсом тридцать со скоростью десять узлов. По уточненным данным конвой состоял не из сорока транспортов, а из семнадцати грузовых судов и трех танкеров, идущих семью колоннами под эскортом трех–четырех крейсеров, девяти эсминцев и корветов. Еще один рапорт, сообщивший, что восточнее конвоя обнаружены крейсер и пять эсминцев, идущие в восточном направлении, пришел в 12:14.

Получив это донесение, командующий подводными силами приказал находившимся в море подводным лодкам провести поиск противника западнее острова Медвежий. В канун Рождества в 14:00, пришло сообщение от командира авиачасти на острове Лафотен, где указывалось место конвоя на 12:20. Сообщалось, что конвой шел курсом пятьдесят градусов, со скоростью восемь узлов.

В Рождественское утро в 10:00 самолет–разведчик сообщил новое место конвоя. Затем в эфир вышел командир одной из восьми подводных лодок капитан–лейтенант Хансен, доложив, что в 09:00 конвой прошел мимо него. Он дал место конвоя, сообщив, что тот следует курсом шестьдесят градусов.

Получив эти рапорты, контр–адмирал Бей в 12:15 приказал «Шарнхорсту» и четвертой флотилии эсминцев находиться в часовой готовности к выходу. В 14:20 капитан–лейтенант Хансен радировал: «Конвой в квадрате АВ 6723, курс шестьдесят градусов, скорость восемь узлов. Погода: ветер южный семь баллов, дождь, видимость две мили».

Именно в этот момент командующий военно–морской группой «Север» адмирал Шнивинд пытался убедить главкома отложить операцию из–за недостаточности разведданных и неблагоприятных условий погоды. Но после разговора с Деницем Шнивинд снял свои возражения и передал контр–адмиралу Бею короткую шифровку: «Восточный фронт, 25,12», что означало: «Первой боевой группе атаковать конвой в день получения радиограммы, то есть, 25 декабря».

Радиограмма была получена в 14:15, а через час пришло уточнение: «Восточный фронт, 17:00». Выход в море был отложен на два часа, чтобы дать возможность контр–адмиралу Бею и офицерам его штаба, которые находились на «Тирпице», перебраться на «Шарнхорст».

В Хаммерфесте, северо–восточнее Альта–фиорда, находились два тральщика пятой минно–тральной флотилии: «R–56» лейтенанта Вильгельма Маклота и «R–58» младшего лейтенанта Бернера Хауса. В 15:00 на тральщики был по радио передан приказ: «Немедленно следовать к «Шарнхорсту». Проводка до Пойнт Люси».

Пойнт Люси находился северо–западнее Хасвика к западу от острова Сорейя, где проходила крайняя граница возможных минных заграждений, которую возглавляемый «Шарнхорстом» отряд должен был пройти до выхода в открытое море. Два маленьких кораблика немедленно снялись с якоря. Штормовой ветер с юго–запада вызывал у обоих командиров значительные сомнения по поводу возможности проведения минно–тральной операции. Даже в фиорде тральщики с трудом выгребали против ветра. Но приказ есть приказ, и в полной темноте тральщики, держась в кильватер, направились в Альта–фиорд. Этим путем они ходили часто и прекрасно его знали. Только в одном месте они сталкивались с навигационной проблемой: вход в Ланг–фиорд (западный отросток Альта–фиорда) был закрыт стальными сетями, за которыми стояли на якоре «Шарнхорст» и три эсминца. В погодных условиях, подобных сегодняшним, этот барьер с его небольшими черными буйками было трудно обнаружить. Крошечный сторожевой катер находился в готовности по получении соответствующего приказа развести эти сети и открыть выход из фиорда.

Ночь 25 декабря была достаточно ясной и звездной, но безлунной, а потому непривычно темной. Когда тральщики подошли ко входу в Ланг–фиорд, путь им освещали только сполохи далекого северного сияния в северо–западной части неба.

Приблизившись к заграждению, команды тральщиков с тревогой наблюдали за необычно большими волнами, идущими в фиорд со стороны открытого моря. Штормовой ветер, дувший с юго–запада, породил дополнительные шквалы и волны, обрушивающиеся на берег вдоль северных склонов прибрежных сопок. Они создавали полный хаос в направлении внутрифиордных течений и вызывали резкое падение температуры воздуха. В этом вихре пены и брызг обнаружить буйки заграждения было очень трудно, но головной тральщик R–56

лейтенанта Маклота нашел буйки и проскочил в узкий проход, открытый сторожевым катером по приказу с «Шарнхорста».

Следовавший за ним на расстоянии около двухсот метров тральщик R–58 неожиданно полностью потерял ориентировку. Командир и вся вахта, находившаяся на мостике, тщетно вглядывались в темноту, стараясь обнаружить сторожевой катер, хотя они знали, что тот находится где–то близко под берегом, маскируясь на фоне прибрежных скал.

— Заграждение прямо по носу! — неожиданно закричал сигнальщик.

Младший лейтенант Хаус увидел прямо по носу несколько черных буйков, прыгающих на волнах и еле видимых в тусклом свете звезд, и немедленно дал полный назад. Но было уже поздно. Все на тральщике ощутили легкий толчок, который случается, когда корабль садится на мель. Свесившись с мостика через леера, командир убедился, что тральщик залез в сетевое заграждение примерно на половину длины корпуса. Давая попеременно передний и задний ход, они высвободились из сети и, наконец обнаружив проход, вошли в Ланг–фиорд. Вскоре впереди гигантским призраком зачернел «Шарнхорст». Было около 17:00, когда R–58, подойдя к левому борту линкора, пришвартовался к R–56.

Полный штиль в фиорде казался странным после такой бури на входе. Тщательно затемненные эсминцы стояли за кормой линкора. Ни одного проблеска света не было видно вокруг. Стояла полная тишина. Только с высокого мостика «Шарнхорста» в направлении эсминцев длинно–коротко призрачным фиолетовым светом мигал сигнальный фонарь. Тишина казалась нереальной, сверхъестественной, как во сне.

Несмотря на холод, лейтенант Маклот снял кожаную куртку, оставшись в кителе, на котором красовался недавно полученный Железный Крест. Перегнувшись через ограждение мостика, он крикнул на соседний тральщик:

— Эй, Хаус! Нам приказано немедленно прибыть с рапортом к командиру линкора. Поспеши! Где ты пропадал все это время?

— Не мог найти проход в сетевом заграждении. Я напоролся на сеть,— ответил младший лейтенант.

— Ладно,— прервал его Маклот.— Давай, полный вперед!

Командиры тральщиков поднялись по трапу на палубу линкора и невольно притихли. Им еще никогда не приходилось бывать на таком огромном корабле, поражающем своими чудовищными размерами и невероятной сложностью. Они привыкли чувствовать себя моряками, повелителями своих крошечных корабликов, а не винтиками огромного механизма.

Осмотревшись по сторонам и постепенно придя в себя, командиры тральщиков доложили о прибытии дежурному по кораблю, а затем — вахтенному офицеру. Тот вызвал какого–то младшего лейтенанта и сказал будничным голосом:

— Пожалуйста, проводите господ командиров к нашему командиру.

Им очень польстило, что вахтенный назвал их «командирами», как бы приравняв к командиру «Шарнхорста». Впрочем, на флоте командир всегда командир, независимо от того, чем он командует, линкором или тральщиком…

Они последовали за младшим лейтенантом по шканцам, которые казались бесконечными, затем прошли переходами и коридорами с рядами дверей офицерских кают, повернули в какие–то поперечные коридоры и, когда, наконец, добрались до каюты командира, полностью потеряли ориентировку. Младший лейтенант постучал и открыл дверь, пропуская Маклота и Хауса вперед.

Оба удивленно переглянулись. По их стандартам, помещение, в которое они попали, было просто роскошным. Откозыряв, они молча стали ожидать, что последует дальше.

В центре обширного пространства командирского салона стояли и беседовали командир, старший офицер и старший инженер–механик. Там же находился адъютант командира, держа

в руке бланк радиограммы. Командир линкора что–то говорил старшему инженер–механику, и командиры тральщиков услышали несколько последних слов: «… подготовка к выходу должна быть соответственно ускорена. Мы начинаем движение в 18:00». Пока командир «Шарнхорста» давал последние инструкции своим офицерам — капитану второго ранга Доминику и капитану третьего ранга Кенигу, командиры тральщиков продолжали растерянно озираться вокруг.

В помещении командирского салона стояли комфортабельные кресла, на переборках висели картины, на письменном столе из красного дерева красовались фотографии в рамках. В одном из углов салона младший лейтенант Хаус увидел празднично убранный рождественский стол: орехи, конфеты, мандарины, печенье, елочные ветки, украшенные блестками и цветными лентами. «Ну конечно,— вспомнил Хаус.— Сегодня же Рождество!» Он совсем забыл об этом и не вспомнил бы, не увидев этот стол. Он еще с ностальгией вспоминал о последнем мирном Рождестве, когда командир «Шарнхорста» капитан первого ранга Гинце направился к ним.

— Вы командиры тральщиков? — спросил Гинце.— Данке зер. Старший офицер даст вам подробные инструкции.

Капитан второго ранга Доминик кивнул головой и жестом приказал лейтенантам следовать в его каюту. Когда они уже выходили в коридор, командир линкора обратился к лейтенанту Маклоту:

— Одну минуту, пожалуйста.

Командир вытащил из ящика своего стола конверт и протянул лейтенанту:

— Простите, боюсь, что я не расслышал вашу фамилию.

— Маклот, господин капитан первого ранга,— доложил офицер.

— Благодарю вас, Маклот. Не будете ли вы любезны отправить мое письмо? Наша почта уже ушла.

— Конечно, господин капитан первого ранга, с удовольствием, — ответил Маклот, аккуратно кладя белый конверт в карман кителя.

Оставив каюту командира, лейтенанты отправились вслед за старпомом в его каюту. Каюта старшего офицера также была обширной и комфортабельно обставленной. Большая фотография семьи капитана второго ранга в красивой рамке стояла на заваленном бумагами столе.

Под иллюминатором, украшенным затейливой занавеской, на подставке из красного дерева находился старинный барограф. У одной из переборок стоял стеллаж с книгами.

Старпом пригласил молодых офицеров сесть, и они утонули в незнакомой им роскоши глубоких кресел. Капитан второго ранга, извинившись, бегло просмотрел какие–то бумаги, появившиеся в его отсутствие, а затем обратился к командирам тральщиков:

— Так. Напомните–ка мне, какая у вас максимальная скорость?

— Шестнадцать узлов, господин капитан второго ранга,— доложил Маклот.

— А с тралами?

Лейтенант, чуть поколебавшись, ответил: «Четырнадцать узлов», — он хотел добавить, что, конечно, только при хорошей погоде, а не в такой шторм, но промолчал. Он был уверен, что операция будет отложена, и тральщикам не придется гробиться в такую погоду. Разве на линкоре не знают, что творится в море? Властный голос старпома прервал его мысли.

— Дальнейшие инструкции получите у офицера связи. У меня перед отплытием невпроворот дел.

Старший офицер нажал кнопку звонка, вызвав рассыльного.

— Проводи лейтенантов к офицеру связи.

И обменявшись с командирами тральщиков быстрым рукопожатием, старпом выпроводил их из каюты.

— Для нас здесь ни у кого нет времени,— шепнул Маклот Хаусу, когда они шли за рассыльным по коридору.

Это была тяжелая работа — идти за рассыльным, который фактически бежал по бесконечным коридорам, проходам, через какие–то помещения, мастерские, контрольные посты, кубрики, телефонные станции. Оба офицера чувствовали себя безнадежно заблудившимися в этом стальном лабиринте. Рассыльный бежал впереди, ни разу не оглянувшись на тех, кого он вел к центру связи.

— Эй!— крикнул ему лейтенант Маклот.— Куда ты так спешишь? Не убегай от нас, а то мы никогда отсюда не выберемся!

Вообще, оба лейтенанта уже обратили внимание на то, что на корабле все куда–то бежали, как в растревоженном муравейнике. Командиры тральщиков не могли, конечно, понять, что это было обычное состояние людей на линкоре, который готовился к выходу в море.

Спотыкаясь о мешки с картошкой, сложенные в каком–то узком проходе, они добрались, наконец, до радиорубки, где их встретил офицер связи капитан–лейтенант Бэр. Здесь снова не было повода для долгих разговоров. Командиры тральщиков были опытными офицерами и дело свое знали хорошо. Им уже приходилось бессчетное количество раз водить за тралами линкоры, крейсера, эсминцы и небольшие конвои. Они делали это и в Северном море, и в Ла–Манше, и в водах от Скудеснеса до Норд–Капа (Нордкапа). Им приходилось проводить корабли в Нарвик, Тромсе, Хаммерфест, в Киркенес и Петсамо под носом у русских береговых батарей на полуострове Рыбачий, прикрывшись дымовыми завесами…

— Как будем держать связь? — поинтересовался Маклот.

— Конечно, по радиотелефону. Голосом,— ответил Бэр.

Еще несколько вопросов и ответов, и инструктаж закончился.

Когда командиры тральщиков покинули радиорубку, то с удовлетворением отметили, что рассыльный ждет их за дверью, чтобы указать путь из этого лабиринта на верхнюю палубу. Они никого не знали на борту «Шарнхорста», и никто в этой суматохе, разумеется, даже не подумал пригласить их в кают–компанию и чем–нибудь угостить, что неизбежно при нормальных обстоятельствах.

Пробыв на борту линкора чуть более получаса, оба командира были рады вернуться на свои маленькие кораблики, где в их крошечных каютах вестовые подали им ужин с рюмкой благословенного шнапса…

В течение двух часов, с 17:00 до 19:00, тральщики, не получая никаких приказов, стояли у борта линкора. Младший лейтенант Хаус читал, лежа на своей койке и наслаждаясь неожиданным отдыхом. Отдых был прерван докладом сигнальщика.

— Господин лейтенант, к «Шарнхорсту» подходит R–121 с какими–то людьми на борту.

Младший лейтенант выскочил на мостик.

— Что это за люди? Откуда они?

— Не знаю, герр лейтенант,— ответил сигнальщик.— Говорят, что среди них лоцман и синоптик.

— Странно,— протянул Хаус.— Впрочем, какое нам до этого дело? — и снова ушел в каюту.

В действительности, R–121 под командованием кондуктора Хорста Штобка доставил с «Тирпица» на «Шарнхорст» адмирала и его штаб. Но младший лейтенант Хаус узнает об этом только через восемь лет…

Хаус даже успел немного вздремнуть в своей каюте, когда голос с «Шарнхорста», усиленный рупором, дал команду:

— Тральщикам отойти от борта!

Быстро отдав швартовы, тральщики элегантно и бесшумно, как призраки, отошли от линкора и остановились, ожидая дальнейших приказов.

Через несколько минут к «Шарнхорсту» подошли два небольших буксира. Фиорд был слишком узким, чтобы громадный «Шарнхорст», стоявший носом по ветру, мог самостоятельно развернуться в сторону выхода и пройти под своими машинами через ворота в сетевом заграждении.

В это же время на «Шарнхорсте» по корабельной трансляции был передан приказ всему экипажу построиться на шканцах. Люди выбегали наверх, строясь в шеренги, понимая, что сейчас будет приподнята завеса секретности, и они, наконец, узнают, куда и зачем они идут.

Перед строем появилась высокая фигура капитана второго ранга Доминика. Он служил на «Шарнхорсте» с момента ввода линкора в строй, пройдя путь от командира зенитной батареи до старшего офицера. Он был очень популярен среди матросов, и все, затаив дыхание, ожидали, что скажет старпом.

— От имени командира корабля,— начал свое краткое обращение капитан второго ранга Доминик, — я информирую экипаж корабля…

Офицеры и матросы узнали, что «Шарнхорст» получил приказ атаковать конвой и, если удастся, уничтожить его. Конвой везет оружие на Восточный фронт.

— Мы уничтожим его и облегчим положение наших товарищей, сражающихся на Восточном фронте…

Раздались крики восторга. На мгновение забыв о дисциплине, несколько матросов подняли старпома на плечи и пронесли вдоль строя. Затем все разбежались по своим местам.

Через три минуты (рекордное время!) все боевые посты доложили о готовности к бою. Капитан первого ранга Гинце, выслушав рапорт старпома, приложил руку к козырьку фуражки:

— Для «Шарнхорста» нет ничего невозможного с таким великолепным экипажем, Доминик!

Когда старший офицер отправился на полубак руководить съемкой линкора с якоря, со стороны выхода из фиорда показался моторный катер, едва видимый в темноте. На катере возвращались моряки «Шарнхорста», выделенные для противолодочной обороны подходов к местам стоянки кораблей. Крейсируя у входа в фиорд, они сбрасывали время от времени в воду небольшие глубинные бомбы, чтобы отпугнуть карликовые лодки и подводных диверсантов англичан, если те попытаются проникнуть за сетевое заграждение.

Эта служба неслась постоянно после атаки британских «миджетов» на «Тирпиц». Подрывники, которыми командовал главстаршина Гедде, быстро поднялись на борт «Шарн–хорста», и командир линкора тут же отдал приказ сниматься с якоря. Машинные телеграфы прозвонили готовность, когда буксиры разворачивали огромный корабль носом к выходу. Буксиры были отданы, и вода за кормой линкора забурлила от работающих винтов. «Шарнхорст» начал движение, медленно приближаясь к сетевому заграждению на выходе из Ланг–фиорда. Для командиров тральщиков это было незабываемое зрелище. Длинная изящная тень огромного корабля бесшумно скользила по поверхности воды в полной темноте, напоминая мифическое чудовище, выплывающее из своей берлоги за добычей в открытом море.

Оба тральщика, так и не получив никаких новых приказов, шли за кормой линкора в кильватер друг другу. Сигнальный фонарь на мостике «Шарнхорста» синими проблесками передавал сообщение на эсминец Z–29, который ему что–то отвечал. Эсминец Z–38 обогнал

тральщики, прошел мимо линкора, заняв место в шести кабельтовых впереди него, чтобы помочь в навигации на подходе к заграждению.

Два других эсминца Z–29 и Z–34 держались за кормой линкора.

Внезапно на тральщике услышали приказ, переданный по радиотелефону:

«Скорость 17 узлов!»

Радиорубка на тральщике находилась перед мостиком, чуть ниже его. Изумленный Хаус свесился через поручни, крикнув радисту:

— Что такое? Семнадцать узлов? Ты не ослышался?

— Абсолютно точно, господин лейтенант,— доложил радист.— Семнадцать узлов. Этот приказ передали на эсминцы.

— Это не нам,— подумал командир R–58.— Даже без тралов мы не можем дать более шестнадцати узлов, и старший офицер «Шарнхорста» знает об этом. Он меня сам об этом спрашивал.

Взглянув на второй тральщик, Хаус убедился, что тот также сильно отстал от линкора. Эсминцы уходили вперед. R–121, доставивший на линкор адмирала и его штаб, также не получая никаких приказов, держался на параллельном курсе с тральщиками. С него о чем–то запрашивали линкор, но получили резкий приказ не вмешиваться в передачу сигналов.

К 19:55, когда вся боевая группа проходила через сетевое заграждение, оба тральщика уже значительно отстали. Тральщик Хауса снова не смог обнаружить проход в сетях, выскочил на сеть, потратив много времени, чтобы найти проход.

Медленно и спокойно сторожевой катер закрыл сетями проход и ушел на свое обычное место под берегом. Тральщика R–56 нигде не было видно, но вскоре в темноте замигал сигнальный фонарь.

— Вызов с R–56,— доложил сигнальщик.

— Подтверди прием,— приказал Хаус. — Идем на сближение. Полный вперед!

— Линкор направляется в Варгет Зунд,— заметил сигнальщик.— Нам точно нужно возвращаться в Хаммерфест. Как вы считаете, герр лейтенант?

Хаус пожал плечами:

— Но приказа нет. Впрочем, я так тоже считаю. Но если…

— Приказ с «Шарнхорста»: «Всей боевой группе — скорость семнадцать узлов,» — снова доложил сигнальщик.

— Это можно считать приказом нам возвращаться в базу,— философски заметил Хаус.— В любом случае, в такую погоду мы не в состоянии работать тралами. Тем более, до Пойнт Люси!

Между тем Боевая группа уже исчезла из вида, медленно растворившись в кромешной темноте.

Младший лейтенант Хаус все еще соображал, что ему делать дальше, но, к счастью, из темноты снова замигал сигнальный фонарь тральщика R–56.

— Приказ с R–56,— доложил сигнальный старшина Пиц.— «Следовать за мной. Курс на Хаммерфест».

Для тральщиков пятой минной флотилии операция «Восточный фронт» закончилась.

А «Шарнхорст» и эсминцы его сопровождения в 20:37 прошли со скоростью семнадцать узлов внешнее заграждение фиорда, миновали проливы Стьерн и Стоерой и вышли в открытое море, увеличив скорость до двадцати пяти узлов.

В 22:00 адмирал приказал двум эсминцам занять места на траверзах линкора, а эсминцу Z–29 — выйти вперед, став как бы наконечником несущегося вперед копья.

В 23:04 соединение прошло Пойнт Люси, а затем, со скоростью двадцать пять узлов, взяло курс десять градусов — в точку, где, по расчетам штурманов, должен быть перехвачен конвой.

В открытом море корабли были встречены штормом и непроглядной темнотой полярной ночи. Холодно мерцали звезды в далеком небе, приветствуя начало операции, бледно светилось слабое северное сияние.

III

Командующий английским флотом Метрополии адмирал сэр Брюс Фрэзер держал свой флаг на линейном корабле «Дюк оф Йорк». Небольшой отряд, известный как «Соединение–2», находился в непосредственном подчинении командующего и состоял из линкора «Дюк оф Йорк», легкого крейсера «Ямайка» и эсминцев: «Сэведж», «Скорпион», «Самарец» и «Сторд». Адмирал Фрэзер лично командовал проводкой конвоев, осуществляя их дальнее прикрытие и надеясь при этом, при благоприятной обстановке, перехватить и уничтожить «Шарнхорст».

«Соединение–2» сопровождало предыдущий конвой «J. W. 55 A», направлявшийся в Россию, до самого Кольского залива, после чего адмирал Фрэзер вернулся со своими кораблями в Акурейри на северном побережье Исландии. Здесь базировалась основная часть кораблей британского флота, занимавшихся проводкой русских конвоев.

23 декабря 1943 года, пока корабли «Соединения–2» пополняли запасы топлива, адмирал Фрэзер собрал на линкоре совещание офицеров своего штаба и командиров кораблей. На огромном столе адмиральского салона лежала крупномасштабная карта всего арктического района, охватившего огромную территорию от Гренландии до Мурманска. К ней были приложены подробнейшие карты отдельных участков, таблицы перепадов температур, приливов и отливов, дальности действия различных кораблей, потребляемого ими топлива и т. п.

В помещение вошел адмирал и после обычного обмена приветствиями с присутствующими офицерами сразу перешел к делу:

— Господа, я хочу обсудить мероприятия, связанные с проводкой конвоя «J. W. 55 B». Как вам известно, конвой «J. W. 55 A», который мы сопровождали, дошел до Мурманска без каких–либо происшествий. Поэтому я убежден, что теперь «Шарнхорст» выйдет в море и попытается атаковать «J. W. 55 B». Если все пойдет, как я задумал, нам надо в ближайшее время провести парочку ночных учений.

Командующего сменил начальник штаба, развернув перед собравшимися подробнейшую карту района вокруг острова Медвежий.

— Главная опасная зона,— объявил начальник штаба,— лежит в районе острова Медвежий. К сожалению, автономность наших эсминцев не позволяет нам находиться в прикрытии в течение всего времени следования конвоев. Поэтому в наше намерение входит, следуя со скоростью пятнадцать узлов, встретить конвой у острова Медвежий, что позволит всему соединению оставаться в наиболее опасном районе в течение тридцати часов. За это время конвой «R. A.55 A», идущий из России, как раз подойдет к острову Медвежий с востока. Этот конвой состоит из двадцати двух судов и восьми эсминцев охранения, а также тральщика «Сигалл». Кроме того, там еще находятся два эсминца и три корвета Командования Западных подходов. Насколько нам известно, пока нет никаких признаков того, что противник что–нибудь знает об этом конвое. В любом случае мало вероятно, что немцы атакуют пустой конвой, однако совсем исключить подобную возможность нельзя.

— Теперь о конвое «J. W. 55 B»,— продолжал начальник штаба,— который нам предстоит сопровождать. Он состоит из девятнадцати торговых судов. Их эскортируют восемь эсминцев: «Онслоу», «Онсоофт», «Ирокез», «Орвелл», «Харон», «Скадж», «Импалс» и «Хайда». С ними находится тральщик «Глинер». Кроме того, от Командования Западных

подходов там имеются два эсминца — «Уайтхолл» и «Рестлер», а также корветы «Хонийсакл» и «Окслип». Дальнее прикрытие конвоя осуществляет десятая эскадра крейсеров вице–адмирала Барнетта, условно именуемая «Соединение–1» и состоящая из тяжелого крейсера «Норфолк» и легких крейсеров «Белфаст» и «Шеффилд».

Несмотря на плотно закрытые двери, в помещение, где проходило совещание, прорывалась жизнь гигантского корабля: объявления громкоговорителей, топот матросских сапог и шум машин снующего рядом буксира.

Затем снова выступил адмирал:

— Если мы встретимся с «Шарнхорстом»,— заявил сэр Брюс,— я решил сблизиться с ним и для начала открыть огонь осветительными снарядами с расстояния двенадцать тысяч ярдов.

Адмирал сделал паузу, взглянув на командира линкора капитана первого ранга Расселла. Командир мрачно кивнул.

— Затем,— продолжал адмирал, повернувшись к командирам эсминцев,— я намерен свести всех вас в полудивизион, чтобы в нужный момент бросить в торпедную атаку на «Шарнхорст». Согласны ли вы со мной, джентльмены?

Капитан второго ранга Мейрик и три капитана третьего ранга Кластон, Вэлмсли и Сторхилл инстинктивно распрямили плечи, давая понять, что полностью одобряют план командующего.

Кивнув головой, адмирал Фрэзер обратился теперь к командиру легкого крейсера «Ямайка» капитану первого ранга Хьюджу–Хэллету:

— Вы с вашей «Ямайкой» будете при мне. Тем не менее, я предоставляю вам свободу действий, и вы можете удаляться от линкора, не теряя с ним связи, настолько, насколько этого потребует сложившаяся обстановка.

— Есть, сэр! — кратко ответил командир крейсера, давая понять, что замысел командующего ему ясен.

— Мы немного отстали в боевой подготовке, постоянно сопровождая конвои,— завершил свое выступление адмирал. — Поэтому я нахожу, что нам нужно немного потренироваться, чтобы каждый уверенно знал, что ему делать в обстановке ночного боя. Быть готовыми к выходу в море сегодня в 23:00. Благодарю вас, джентльмены.

Как и было приказано, «Соединение–2» вышло в море за час до полуночи 23 декабря 1943 года. Пройдя длинный рукав Ейя–фиорда, внутри которого находилась база Акурей–ри, корабли вышли в открытое море. Остров Гримси, находящийся у северного побережья Исландии, остался далеко на западе, когда на флагманском линкоре дали сигнал к началу ночных учений. Легкий крейсер «Ямайка» вышел из строя и, подняв по носу большой бурун, начал обгонять остальные корабли соединения, выходя далеко вперед. Когда крейсер проходил мимо линкора «Дюк оф Йорк», с него на какое–то время стал виден массивный силуэт линейного корабля с тяжелой носовой надстройкой, двумя высокими дымовыми трубами и четырехорудийными башнями главного калибра. Затем линкор поглотила темнота ночи. С линкора также следили за уходящим в темноту крейсером. Волны обрушивались на его полубак, перехлестывали через носовые башни, разбиваясь о носовую надстройку, окатывая ходовой мостик тучей брызг. Штормовой ветер задувал с юго–запада. Стройный и изящный крейсер тяжело кренило на волнах. Вскоре он исчез из видимости наблюдавших за ним с мостика линкора. Учения начались.

Командир линкора, прочитав прогноз погоды, обратился к штурману:

— Усиливается Зюйд–Вест. Завтра, судя по всему, будет настоящий шторм. Каково ваше мнение, лоцман?

Штурман кивнул:

— Да, сэр. Думаю, шторм продлится несколько дней. Уверен, что скоро начнутся и снежные бураны. Судя по всему, мы будем наслаждаться настоящей полярной погодой. Женатым лучше не пробовать, сэр.

К полудню следующего дня, 24 декабря, учения были завершены, и начальник штаба пригласил адмирала в штурманскую рубку. Поступили важные радиограммы, и вскоре адмирал со своими штабными склонился над картами, наслаждаясь теплом и ярким светом в рубке.

Радиограммы сообщали, что конвой «J. W. 55 B» обнаружен авиацией противника, которая ведет за ним слежение. Конвой в этот момент находился на полпути между островами Ян Майен и Медвежий, и адмирал выразил беспокойство, что торговые суда окажутся совершенно неохраняемыми, если нападение на них произойдет прямо сейчас. Крейсера Барнетта находятся слишком далеко, и за их движением наверняка следят подводные лодки противника.

Начальник штаба, замерив расстояние между соединением и конвоем, возразил командующему:

— Конвой еще находится много западнее острова Медвежий, а немецкие надводные корабли никогда не рисковали уходить так далеко на запад. Не похоже, чтобы они осмелились это сделать и теперь.

В итоге сэр Брюс объявил свое решение.

— Считаю необходимым нарушить радиомолчание, — заявил адмирал. — В 14:00 пошлите радиограмму конвою, чтобы он три часа шел с уменьшенной скоростью. А мы, напротив, увеличим скорость, скажем, до девятнадцати узлов. Понятно, что это мало приблизит нас к конвою, но отобьет охоту у «Шарнхорста» напасть на конвой до наступления темноты. Конечно, если он находится в море. Я лично считаю, что так оно и есть.

В 14:00, как и было приказано адмиралом Фрэзером, на конвой полетела радиограмма, приказавшая всем его судам уменьшить скорость.

Впрочем, к вечеру 24 декабря стало очевидно, что конвой из–за штормовой погоды и так шел с гораздо меньшей скоростью, чем было предписано. Что касается конвоя, идущего порожняком из Мурманска, то он уже находился западнее острова Медвежий, все еще не обнаруженный противником. Адмирал Фрэзер и его штабные в рубке флагманской прокладки линкора «Дюк оф Йорк» продолжали анализировать складывающуюся обстановку.

— Обратный конвой, судя по всему, так и не обнаружен противником,— сделал вывод командующий.— Это меня все более склоняет к мысли, что наш конвой будет атакован. Подводные лодки уже наверняка рыскают вокруг, изыскивая способ выйти в атаку. Но, кроме них, напасть на конвой должен и «Шарнхорст». Я более чем убежден в этом.

Адмирал на мгновение задумался, затем приказал начальнику штаба:

— Свяжитесь с командующим силами эскадренных миноносцев флота Метрополии и попросите его, если возможно, предпринять следующие действия: во–первых, повернуть конвой «R. A.» на север, чтобы очистить нам оперативный район. Во–вторых, направить четыре эсминца из состава охранения конвоя «R. A. 55 A» в охранение конвоя «J. W. 55 B». Я считаю, что конвой «R. A.» уже находится в безопасности, а немцы стягивают все свои силы к «J. W.».

— Я уверен,— продолжал командующий,— что Барнетт со своими крейсерами сможет отогнать «Шарнхорст», если тот появится, нанеся ему при этом такие повреждения, что у нас будет время подойти к месту боя.

В этот момент линкор качнуло так, что адмирал Фрэзер едва удержался на ногах, ухватившись за стол–планшет, на котором лежала карта.

— Ну и погода,— прокомментировал сэр Брюс, держась за стол.— Ужас какой–то!

— Страшный шторм, сэр,— подтвердил начальник штаба, потирая ушибленный локоть.— Да еще со снежной бурей.

25 декабря прошло без каких–либо инцидентов, если не считать того, что шторм достиг силы урагана, слепящие снеговые заряды совершенно свели видимость к нулю.

В течение ночи с 25 на 26 декабря «Соединение–2» продолжало идти на восток со скоростью семнадцать узлов. «Дюк оф Йорк», идя против ветра и волн, погружался в воду так, что на поверхности оставалась только раскачивающаяся носовая надстройка. Затем носовая часть линкора, сбрасывая с себя тонны арктической воды, снова появлялась на поверхности в туче пены и брызг. Через мгновение, тяжело кренясь то на левый, то на правый борт, линкор снова зарывался в огромные волны. Мало кто из экипажа мог уснуть в подобных условиях в течение всей ночи — той самой ночи, когда «Шарнхорст» и пять эсминцев покинули Альта–фиорд.

26 декабря в 03:39 начальник службы связи «Соединения–2» вошел в походную каюту адмирала, находившуюся за флагманским мостиком.

Видя, что адмирал, несмотря на страшную болтанку, крепко спит в кресле, офицер на мгновение заколебался, но затем решительно разбудил командующего.

— Срочная радиограмма из Адмиралтейства, сэр! — доложил начальник связи.

Адмирал, мгновенно проснувшись, вскочил на ноги и прочел радиограмму.

— Начальник штаба уже информирован, сэр! — сообщил офицер связи, отметив, что улыбка расплывается на лице командующего по мере чтения радиограммы.

Раздался стук в дверь, и в помещение буквально влетел начальник штаба.

— Что я говорил? — с триумфом воскликнул адмирал. —В Адмиралтействе полагают, что «Шарнхорст» в море. Когда отправлена радиограмма? Ага — в 03:19. За мной, джентльмены!

Балансируя на трапах, офицеры быстро поднялись в рубку флагманской прокладки.

Адмирал и начальник штаба склонились над картой.

— Если «Шарнхорст» нападет на конвой в светлое время суток, воспользовавшись полуденными сумерками, а затем быстро отойдет, мы не будем достаточно близко, чтобы отрезать его отход,— заметил начальник штаба.

— К сожалению, нет,— согласился адмирал, опираясь обеими руками о стол.— В этом случае нам не удастся поймать его.

— Прошу прощения, сэр,— вмешался в разговор начальник службы связи.— Но мы точно сумеем это сделать, если крейсера Барнетта перехватят и свяжут «Шарнхорст» боем.

— Хорошо бы,— пробурчал сэр Брюс и повернулся к начальнику штаба:

— Как вы думаете, когда эсминцы из охранения конвоя «R. A.» сумеют добраться до нашего конвоя «J. W.»?

— Не позднее 16:00,— доложил начальник штаба.

— Какие эсминцы выделены? — поинтересовался адмирал.

Начальник штаба вытащил лист бумаги из нагрудного кармана кителя:

— «Мушкетер», «Оппортьюн», «Вираго» и «Мэтчлис», сэр.

— Хорошо. Все четыре самого нового типа. Превосходно! Они сумеют отогнать лодки от нашего конвоя. О конвое «R. A.» мы можем больше не беспокоиться. Он — вне опасности. Но конвой «J. W.»…

Адмирал замолчал и снова склонился над картой, измеряя расстояния между различными соединениями и конвоями.

— Конвой «J. W.»,— продолжил адмирал Фрэзер, — входит сейчас в самую опасную зону к югу от острова Медвежий. Если мы снова нарушим радиомолчание, то рискуем выдать свое

присутствие. Но главной нашей задачей является проводка конвоя. Поэтому приказываю: во–первых, дать конвою радио, чтобы он повернул на север — к самой границе пакового льда.

Понизив голос, сэр Брюс разъяснил офицерам свое решение:

— «Шарнхорсту» будет сложнее обнаружить конвой на новом курсе.

Адмирал помолчал, а затем снова заговорил приказным тоном:

— Во–вторых: крейсерам Барнетта немедленно сообщить свое место. Семнадцатой флотилии эсминцев, охраняющей конвой, также доложить свое место. Все ясно?

— Так точно, сэр! — ответил начальник штаба, делая быстрые пометки в записной книжке.

— В–третьих,— продолжал командующий,— информируйте всех о нашем месте, курсе и скорости. Пока все. Время?

Начальник службы связи взглянул на часы:

— 04:10, сэр.

Через полярную ночь полетели радиограммы с флагманского линкора. Крейсера вице–адмирала Барнетта и семнадцатая флотилия эсминцев немедленно ответили, дав командующему свое место. Снежная буря усиливалась. От падающего густыми хлопьями снега огромные волны стали напоминать движущиеся сугробы, через которые линкор шел, как гигантский снегоочиститель.

В 06:28 адмирал приказал конвою взять курс сорок пять, а крейсерам Барнетта — приблизиться к конвою на дистанцию непосредственной поддержки, взаимодействуя с эсминцами охранения.

В 07:12 крейсера повернули на курс двести семьдесят градусов, чтобы подойти к конвою с юга, избегая при этом идти на большой скорости против ветра, дувшего с юго–запада.

В 08:15, получив с семнадцатой флотилии данные о месте, курсе и скорости конвоя, вице–адмирал Барнетт развернул свои три крейсера («Белфаст», «Норфолк» и «Шеффилд») на курс триста пять градусов, увеличив скорость до двадцати четырех узлов.

Непреодолимая сеть, в которую собирались поймать «Шарнхорст», уже была поставлена.

IV

Всю ночь с 25 на 26 декабря «Шарнхорст» шел через воющий шторм на север, сопровождаемый пятью эсминцами. Операторы радиолокатора следили за лучом, сканирующим экран, а сотни глаз с боевых постов верхней палубы вглядывались в темноту.

Снежные заряды полностью закрыли видимость, небо было столь же черным, что и море, и даже эсминцы охранения были едва различимы. Ледяной ветер штормовой силы делал невыносимым пребывание на открытых боевых постах, брызги волн, замерзая на лету, тысячами острых игл впивались в кожу лица. Обледенелая оптика дальномеров делала их практически непригодными к использованию. Поэтому полагаться можно было только на работу радиолокатора. Два радиолокатора, имевшиеся на «Шарнхорсте», в пределах своего ограниченного радиуса действия могли обнаруживать приближение противника, но, в отличие от британских, так называемых «роттердамских аппаратов», были не в состоянии определять размер и даже приблизительно тип любого обнаруженного корабля или судна.

Но все–таки командир «Шарнхорста» верил в надежность и квалификацию своих сигнальщиков и в их способность эффективно действовать в любую погоду. На немецких боевых кораблях сигнальщики всегда были первоклассными, а сейчас к тому же они были снабжены биноклями ночного виденья.

Командир, одетый в меховую куртку и закрывший лицо плотным шерстяным шарфом, сам ничего не видел с мостика через плотную пелену летящего снега. Из–под этого снежного

занавеса появлялись только гигантские черные волны, которые с рокотом и шумом обрушивались на корабль и разбивались о волноломы и носовые орудийные башни. Но на постах управления, за плотно задраенными дверями струился мягкий свет, было тепло и стояла почти полная тишина.

Адмирал Бей и офицеры его штаба анализировали обстановку по поступающим на линкор радиограммам.

Еще на выходе из фиорда в открытое море на «Шарнхорсте» было получено сообщение от командира флотилии подводных лодок, доложившего, что на предполагаемом маршруте конвоя развернуты восемь лодок его флотилии.

В 19:52 подводные лодки получили приказ использовать любую возможность, невзирая на шторм, для выхода в торпедные атаки по обнаруженным целям. Чуть позже командир одной из лодок обер–лейтенант Дункельберг доложил, что ему удалось выпустить торпеду из кормового аппарата по обнаруженному эсминцу противника, но торпеда прошла мимо цели.

Примерно в 21:00 было получено радиосообщение от командира авиаподразделения с острова Лафотен. Он донес, что произведенная днем авиаразведка самолетом, оборудованным радаром, не сумела обнаружить ни сам конвой, ни силы его охранения.

Таким образом, Люфтваффе потеряли контакт с конвоем.

В 23:40, через сорок пять минут после прохода соединением Пойнт Люси, в ходовой рубке появился один из офицеров связи.

— Где командир? — спросил он.

— Впереди, с вахтенным офицером,— ответил голос из темноты, а чья–то невидимая рука взяла радиста за локоть и подвела к командиру.

— Две срочных радиограммы,— доложил офицер связи.— Одна из них от гроссадмирала.

— Надо же! — удивился капитан первого ранга Гинце.— Разве он еще не лег спать? Посмотрим, что гроссадмирал имеет нам сообщить.

Командир зажег синий маскировочный фонарик и прочел радиограмму Деница.

— Так,— сказал он.— От кого вторая радиограмма?

От командира флотилии подводных лодок коммодора Айзенбарта, господин капитан первого ранга! — отрапортовал радист, подавая радиограмму командиру.

Командир флотилии докладывал на «Шарнхорст» о поиске в различных квадратах, которые ведут его восемь подводных лодок.

— Благодарю вас,— сказал Гинце, отпуская офицера связи.

В радиопослании гроссадмирала Деница говорилось:

«(a). Конвой, который вам предстоит уничтожить, везет оружие для русских, которые используют его против нашей героической армии на Восточном фронте. Мы обязаны помочь.

(b). Атакуйте конвой всеми силами («Шарнхорстом» и эсминцами).

(c). Искусно и смело используйте тактическую ситуацию. Не прерывайте бой до достижения хотя бы частичного успеха. Лучшим шансом на успех является огневая мощь «Шарнхорста», поэтому вся артиллерия линкора должна быть задействована в бою. Эсминцы должны быть развернуты соответственно.

(d). Если столкнетесь с тяжелыми кораблями противника, уходите, прервав бой при любых обстоятельствах. В других случаях действуйте, руководствуясь здравым смыслом.

(e). О задачах операции информируйте экипаж. Полностью надеюсь на вас.

Хайль унд Зиг!

Дениц, Гроссадмирал».

Подумав, капитан первого ранга Гинце решил зачитать радиограмму главкома по корабельной трансляции завтра в 04:00, в момент смены вахт.

В первые часы 26 декабря стали поступать новые радиограммы.

В 00:28 снова пришло сообщение от командира авиачасти острова Лафотен, доложившего, что накануне, 25 декабря, его самолеты вели слежение с 13:43 до 16:25 за далеко растянувшейся колонной торговых судов.

В следующей радиограмме, принятой в 00:51, говорилось о летающей лодке типа BY–138, которая в тот же день имела контакт с конвоем с 12:25 по 15:10. Ни один самолет не указывал точного состава конвоя, но летающая лодка сообщала, что в пределах пятидесяти миль от конвоя она не обнаружила никаких кораблей прикрытия и охранения. Ни в одном рапорте место конвоя указано не было.

Капитан первого ранга Гинце внимательно изучил обе радиограммы и не скрывал своего раздражения.

— Как это случается,— возмущался командир «Шарнхорста»,— что столь важные сообщения приходят с таким опозданием? Разведывательные самолеты имели контакт с противником вчера в полдень, а мы получаем их сообщения спустя двенадцать часов! Кто может это объяснить?

— Это совершенно необъяснимо,— согласился старший штурман линкора.— Я уже не говорю о том, что они не позаботились даже определить место конвоя!

— Получен ли ответ командования на нашу радиограмму относительно эсминцев? — поинтересовался Гинце у офицера связи.

— Нет, господин капитан первого ранга,— ответил начальник службы связи.— Я немедленно доложу, когда ответ придет.

Речь шла о радиограмме, которую контр–адмирал Бей направил в штаб военно–морской группы «Север» в 23:55:

«В оперативном районе шторм силой до восьми баллов. Огневая мощь эсминцев серьезно нарушена. Скорость падает».

Контр–адмирал Бей имел серьезные сомнения по поводу боевой эффективности четвертой флотилии эсминцев в подобных условиях погоды и запросил по этому поводу командование, не выяснив при этом даже мнение командира флотилии эсминцев капитана первого ранга Иоганнессона.

Еще более удивительно то, что этой радиограммой контрадмирал Бей нарушил радиомолчание, столь необходимое для осуществления той операции, которая предстояла «Шарнхорсту».

Вполне возможно, что именно по этому радиосигналу англичане и запеленговали место «Шарнхорста». Во всяком случае, всего через три часа после передачи «Шарнхорстом» этой радиограммы, английское Адмиралтейство информировало адмирала Фрэзера о том, что «Шарнхорст» предположительно находится в море. Хотя не исключено, конечно, что англичане могли об этом узнать и от норвежских партизан.

Ответ из штаба военно–морской группы «Север» был получен на «Шарнхорсте» примерно в три часа ночи:

«Если эсминцы не могут держаться в море, продумайте возможность выполнения задачи самостоятельно «Шарнхорстом». Действуйте по собственному усмотрению».

Теперь адмирал решил по этому поводу запросить мнение командира флотилии эсминцев. Капитан первого ранга Иоганнессон передал на «Шарнхорст» визуальным сигналом: «Пока особых трудностей нет, но обстановка остается проблематичной. Ожидаем улучшения погоды».

Через полчаса, в 03:27, была получена радиограмма от обер–лейтенанта Дункельберга — командира одной из подводных лодок, прочесывающих море в поисках конвоя. Дункельберг докладывал:

«В квадрате АВ 6642 вынужден был погрузиться, обнаружив силы прикрытия. Ветер южный — семь баллов, состояние моря — шесть–семь баллов, видимость тысяча пятьсот метров».

Получив радиограмму, капитан первого ранга Гинце спустился в штурманскую рубку, где данные Дункельберга были нанесены на карту. Штурман линкора капитан третьего ранга Ланц показал командиру место на карте:

— Они здесь, командир. Я проложил путь конвоя, начиная от самых первых рапортов, и этот рапорт все точно подтверждает.

Выслушав доклад штурмана, капитан первого ранга Гинце вернулся в свое кресло на мостике.

Время приближалось к четырем часам утра.

Командир приказал принести ему микрофон корабельной трансляции. Система внутрикорабельной трансляции передала особый сигнал, призывая на всех постах к вниманию.

Гинце взял микрофон:

— Говорит командир. Получена радиограмма от главкома: «Уничтожьте конвой любой ценой, чтобы улучшить положение на Восточном фронте. Дениц, гроссадмирал».

По всему кораблю на боевых постах люди переглядывались, улыбаясь, полные уверенности в своих силах: «Конечно! Мы сделаем это!»

Затем снова наступила тишина.

В 04:00 произошла смена вахт. Смененные отдыхали, не раздеваясь, вблизи своих боевых постов. Заснуть удалось очень немногим.

В это время «Шарнхорст» и его эсминцы находились примерно в ста четырнадцати милях юго–западнее острова Медвежий. В 04:23 контр–адмирал Бей приказал лечь на курс тридцать градусов, а через полчаса вернулся на курс четыре градуса.

Контр–адмирал Бей, чьи штабные вели флагманскую прокладку пути конвоя, сравнив свою карту с картой штурманов линкора, сказал капитану первого ранга Гинце:

— Если конвой будет продолжать идти этим курсом, а мы — своим, то в 06:30 мы будем от него всего в тридцати милях.

Гинце согласился с этим, но заметил:

— Плохо, что видимость все время падает.

— Тут ничем не помочь,— пожал плечами адмирал. — Будем надеяться на наши радары.

Адмирал снова наклонился над картой, немного поработал с циркулем и транспортиром, затем набросал несколько слов на бланке радиограммы и протянул его офицеру связи.

— Передайте это в 07:00 на «Z–29».

Это был приказ четвертой флотилии эсминцев перестроиться в 07:00 в строй фронта и прочесать море впереди линкора, следуя со скоростью десять узлов курсом двести пятьдесят градусов. «Шарнхорст» должен был оставаться примерно в десяти милях позади них.

Через час, в 07:55, контр–адмирал Бей приказал эсминцам по радио изменить курс на двести тридцать градусов.

Вместе с тем по корабельной трансляции был дан приказ приготовиться к бою. Быстро последовали рапорты о готовности, и старший офицер капитан второго ранга Доминик доложил командиру, что корабль к бою готов.

Затем по трансляции было объявлено, что эсминцы ведут разведку в западном направлении.

Теперь все на корабле знали, что пять больших эсминцев, каждый водоизмещением почти в две тысячи тонн, прочесывают море, подобно огромным граблям, в поисках добычи.

«Шарнхорст» следовал за ними.

Но эсминцам приходилось очень туго. На своем новом западном курсе они попали прямо в зубы свирепого урагана. Огромная встречная волна накрывала их полностью от носа до кормы. Палубы и надстройки быстро обледенели, через снежный буран было практически ничего не видно. В таких условиях ночные бинокли оказались бесполезными.

Комендоры у орудий, с обмороженными и покрытыми инеем лицами, в обледенелом обмундировании, с трудом держались на ногах в тех невероятных кульбитах, которые совершали корабли, рискуя каждую минуту быть смытыми за борт. Действовать при этом могла только верхняя баковая арт–установка.

В 09:20 с флагманского эсминца «Z–29» с помощью радара, а чуть позже и визуально, обнаружили справа по носу корабль, идущий параллельным курсом на расстоянии тридцать кабельтовых. Эсминец «Z–30», находившийся на правом траверзе, также доложил о замеченном корабле и предположил, что это корабль противника.

В 09:35 неизвестный корабль, который ранее видели только смутным силуэтом, стал ясно различим и дал свой позывной. Командиру флотилии стало ясно, что это один из его собственных эсминцев «Z–38», который сбился с курса, уйдя далеко на север.

Поняв свою ошибку, корабль теперь возвращался на свое место в строю. Капитан первого ранга Иоганнессон уже успел сообщить на «Шарнхорст» об обнаружении неизвестного корабля, и теперь дал новое радио на линкор, признаваясь в ошибке.

В разгар всей этой неразберихи с эсминцев увидели вспышки осветительных снарядов примерно в двенадцати милях у себя за кормой.

В Арктике стрельба осветительными снарядами напоминает появление и исчезновение в пространстве между морем и небом множества желто–золотых солнечных дисков.

Стрельба осветительными снарядами продолжалась с 09:20 до 09:30. На эсминцах были уверены, что эти солнца зажигаются над «Шарнхорстом», а это означало, что противник обнаружил линкор.

Через полчаса все эсминцы приняли радиограмму с «Шарнхорста», в которой говорилось:

— «Квадрат АС 4133 под обстрелом крейсеров противника».

Координаты, данные в этой радиограмме, вызвали некоторое замешательство на борту эсминца «Z–29», поскольку выходило, что «Шарнхорст» не в десяти, а в пятидесяти милях восточнее эсминцев.

(Проведенное позднее расследование показало, что ошибка произошла либо при передаче, либо при приеме этой радиограммы, поскольку вместо указания квадрата АС 4199, как, видимо, было в оригинале радиограммы, был ошибочно указан квадрат АС 4133.)

В свою очередь, на борту «Шарнхорста» ошибочное сообщение капитана первого ранга Иоганнессона об обнаружении эсминца противника вынудило капитана первого ранга Гинце объявить по корабельной трансляции:

«Радиограмма с эсминцев: они вступили в бой с противником!»

Это сообщение, хотя и было ошибочным, наэлектризовало всех на борту линкора. Офицеры и матросы на всех боевых постах сжались от напряжения, ожидая каждую минуту появления кораблей противника, а возможно, и самого конвоя.

Но произошло то, чего ожидали меньше всего.

V

Весь день 26 декабря главстаршина Вилли Гедде нес вахту сигнальщика у носового прожектора левого борта. Сигнальные прожектора были установлены по всем углам мостика за бронированным постом управления огнем. Главстаршина Гедде не мог подмениться с вахты ни на минуту, поскольку старшина, который должен был его сменить, по боевому расписанию находился почти безотлучно в башне «В», где он был наводчиком. С помощью телефона и наушников Гедде имел постоянную связь с командованием линкора. Он слышал все, о чем говорили в ходовой рубке и обсуждали на мостике.

Внезапно, в 09:20, огромный столб воды, не менее трех метров в диаметре, поднялся над морем примерно в пятистах метрах от корабля — прямо на траверзе мостика. Почти одновременно выросло еще несколько подобных столбов — призрачно–бледных, каких–то не совсем реальных, но ясно видимых даже через снежную пелену.

«Всплески от снарядов. Не менее восьми дюймов», — успел подумать главстаршина, хватаясь за телефон.

А затем молчавший «Шарнхорст» сразу ожил.

Носовая радиолокационная станция доложила о противнике. Забили колокола громкого боя. Гедде услышал доклад дальномерщиков, сообщавших расстояние до противника, резкие звуки команд и страшный гром, когда из всех трех стволов башни главного калибра «С» вырвались снопы пламени и порохового дыма. Но это был бой не с конвоем, а с какими–то боевыми кораблями противника, первыми открывшими по «Шарнхорсту» огонь.

Отдаленный рокот орудий проносился над морем, и ночь осветилась вспышками выстрелов. Слева по борту, по пеленгу двести сорок пять градусов, из темноты били языки красно–оранжевого пламени. Гедде ясно видел хлопья снега, кружащегося в сумасшедшем хороводе на фоне этих вспышек, а после второго залпа «Шарнхорста» вновь услышал отдаленный гром орудий противника.

На какой–то момент главстаршина был ослеплен стеной пламени от огня собственных орудий «Шарнхорста» и чуть не задохнулся в едких парах пороховых газов, теплым облаком окутавших корабль. Затем Гедде приник к глазкам мощного бинокуляра, пытаясь рассмотреть, кто ведет по ним огонь, но ничего не мог разобрать, кроме орудийных вспышек. Он не мог даже точно сказать, сколько там, в темноте, кораблей противника: один, два или три. Но одно можно было сказать точно: корабль, бьющий по «Шарнхорсту» из темноты,— тяжелый крейсер, вооруженный восьмидюймовой артиллерией.

Над «Шарнхорстом» стали взрываться осветительные снаряды, которыми стрелял, видимо, другой корабль, освещая цель тяжелому крейсеру. Бой продолжался пятнадцать минут — до 09:40. Были ли при этом достигнуты попадания в противника — определить было невозможно. Вскоре после открытия огня, «Шарнхорст» лег на курс сто пятьдесят градусов, почти полностью развернувшись на обратный курс, увеличив скорость хода до тридцати узлов. Его задачей было уничтожение конвоя.

Сражаться в полной темноте (рассвет наступал где–то в 11:00) с крейсерами противника, наверняка имеющими торпедное оружие, никак не способствовало бы выполнению главной задачи. Контр–адмиралу Бею теперь было понятно, что английские крейсера идут южнее конвоя, и, если они не вцепятся в «Шарнхорст» подобно своре сторожевых псов, то он сможет, обойдя их, прорваться к судам конвоя и выполнить свою боевую задачу. Конвой явно был где–то неподалеку — севернее линии крейсеров.

Но выйти из боя, не получив попаданий, не удалось. Сперва поступил рапорт от командира 150–миллиметровой артустановки № III левого борта о попадании снаряда между орудием и торпедным аппаратом. К счастью, снаряд не взорвался. Он пробил верхнюю палубу и был найден в отсеке № К в жилых помещениях четвертого дивизиона.

Затем последовал еще один рапорт:

«Внимание! Радиолокатор на фор–марсе вышел их строя. Прямое попадание в фор–марс. Имеются убитые и раненые среди расчетов зенитных автоматов».

Осколки от попадания этого снаряда ударили по небольшой открытой платформе, на которой находился главстаршина Гедде, но каким–то чудом его не задели. Гедде слышал доклад о двух попаданиях, а также о пожаре на жилой палубе от попадания неразорвавшегося снаряда. Пожар вскоре был потушен.

При отходе «Шарнхорста» капитан первого ранга Гинце приказал поставить дымовую завесу, которая вскоре укрыла линкор плотной стеной белого дыма. Через несколько минут по корабельной трансляции объявили:

«Мы вышли из боя и снова пытаемся выйти на конвой. Мы с севера, эсминцы — с юга».

В это время артиллерийскому кондуктору Виббельсгофу и старшинам других башен было приказано прибыть на мостик к старшему артиллерийскому офицеру.

Кондуктор Виббельсгоф, имевший более пятнадцати лет службы на флоте, управлял огнем орудий вспомогательного калибра левого борта. Через некоторое время кондуктор вернулся, и все вопросительно уставились на него.

—Плохи дела, ребята,— объявил Виббельсгоф.— Носовой радар накрылся.

Правда, еще оставался неповрежденным кормовой, но старослужащие комендоры, помнившие рейды в Атлантику, хорошо знали цену радара в набеговых операциях.

— Это все равно, что ослепнуть на один глаз,— пробурчал кондуктор.— Ладно. Попробуем обойтись одним кормовым.

***

На «Шарнхорсте», естественно, не имели понятия о том, что английские радары, в отличие от немецких, были уже настолько совершенными, что в буквальном смысле слова превращали ночь в день. Потеряв носовой радар, «Шарнхорст» стал напоминать слепого, которому предстояло сражаться с видящим его насквозь противником, от взгляда которого не могла укрыть ни темнота, ни снежный шторм, ни дымовая завеса.

В 08:40 радиолокатор легкого крейсера «Белфаст» флагманского корабля вице–адмирала Барнетта обнаружил «Шарнхорст» на расстоянии тридцати пяти тысяч ярдов. В это время десятая эскадра крейсеров полным ходом неслась на сближение с конвоем, который еще находился в сорока восьми милях севернее. «Шарнхорст» в тот момент был всего в тридцати шести милях от конвоя.

В 09:10 английские радары обнаружили еще один объект, определить который точно не удалось. Это могло быть какое–нибудь отставшее от конвоя судно, а мог быть и эсминец из охранения «Шарнхорста», искавший пути подхода к конвою. В итоге–второе «эхо» решили игнорировать, поскольку крейсера готовились напасть на «Шарнхорст».

Вице–адмирал Барнетт приказал идти на сближение с немецким линкором. В 09:24 «Белфаст» открыл огонь осветительными снарядами, а через пять минут тяжелый крейсер «Норфолк» дал бортовой залп по «Шарнхорсту» из четырех двухорудийных восьмидюймовых башен. Тяжелый крейсер обстреливал противника до 09:40. Во втором и третьем залпах англичане наблюдали прямые попадания в «Шарнхорст». Легкие крейсера «Белфаст» и «Шеффилд» огня по немецкому линкору не вели. Когда «Шарнхорст» начал отход, увеличивая дистанции между собой и английскими крейсерами, «Норфолк» прекратил огонь и повел эскадру на юг — в погоню за противником.

В 09:55 «Шарнхорст» повернул на северо–восток, и адмиралу Барнетту стало ясно, что противник задумал обойти его крейсера, заняв позицию между ним и конвоем. Поскольку «Шарнхорст» шел со скоростью тридцать узлов, а английские крейсера могли идти против

волны лишь на двадцати четырех узлах, Барнетт решил «срезать угол», чтобы успеть вклиниться со своими крейсерами между конвоем и «Шарнхорстом». Он знал, что радиолокаторы его крейсеров в нужное время снова обнаружат «Шарнхорст» и потому без колебаний приказал изменить курс, потеряв в 10:20 радиолокационный контакт с противником.

Последние данные говорили о том, что «Шарнхорст» находился на дистанции тридцать шесть тысяч ярдов и держал курс на северо–восток. Укрывшись дымовой завесой, «Шарнхорст» начал полным ходом отходить в южном направлении. Когда по всем признакам контакт с английскими крейсерами был потерян, контр–адмирал Бей постепенно стал поворачивать на северо–восток.

План немецкого адмирала был четко рассчитан. Используя преимущество «Шарнхорста» в скорости хода, он мог обойти противника с фланга, поймав его полностью врасплох. Единственное, чего не приняли в расчет контр–адмирал Бей и его начальник штаба, были выдающиеся рабочие характеристики дальности действия английских радаров — знаменитых «роттердамских аппаратов».

В 10:00 пришло сообщение с подводной лодки капитан–лейтенанта Любсена, доложившего о месте конвоя: «Конвой, 09:45, в квадрате АВ 6365». Это означало, что конвой шел в сорока милях северо–западнее германских эсминцев.

Через девять минут контр–адмирал Бей приказал четвертой флотилии эсминцев доложить оперативную обстановку.

«Z–29» просигналил в ответ:

«Следуем соответственно плана, квадрат АС 4413, курс двести тридцать, скорость двенадцать узлов».

В 10:25 пришла еще одна радиограмма от капитан–лейтенанта Любсена:

«Обнаружил конвой в 09:30. Место конвоя не определено».

Этот рапорт побудил командира флотилии эсминцев капитана первого ранга Иоганнессона к размышлениям: продолжать ли, согласно полученному приказу, свою разведывательную миссию или атаковать конвой самостоятельно?

Из состояния неопределенности его вывела новая радиограмма с «Шарнхорста», принятая в 10:27 и содержавшая приказ контр–адмирала Бея: «Четвертой флотилии эсминцев: курс семьдесят градусов, скорость двадцать пять узлов!»

Через полчаса пришла еще одна радиограмма от адмирала, запрашивающая место, курс и скорость флотилии. Иоганнессон ответил, что его эсминцы развернуты фронтом на протяжении тридцати миль, занимая назначенные места для прочесывания региона.

К сожалению, ожидания командира флотилии по поводу улучшения погоды не сбылись. Низкие тучи, подгоняемые юго–западным ураганом, и снежная буря, продолжавшаяся непрерывно несколько часов, не улучшили видимость, хотя уже наступал сумрачный полярный рассвет.

В 11:35 с «Шарнхорста» приказали изменить курс еще раз — на тридцать градусов, а через несколько минут снова показали свое место, сообщив радиограммой, что корабль идет курсом ноль градусов со скоростью двадцать семь узлов. Для принявших ее это означало, что линкор в данный момент находился примерно в пятидесяти милях северо–восточнее эсминцев на северном курсе.

В 11:58 контр–адмирал Бей передал эсминцам приказ:

«Действуйте против квадрата 6365!»

Это был приказ, основанный на данных капитан–лейтенанта Любсена,— атаковать конвой.

Получив приказ, капитан первого ранга Иоганнессон в 12:17 повернул эсминец «Z–29» на курс двести восемьдесят градусов и увеличил скорость. Всем остальным эсминцам визуально и радиосигналами было приказано следовать за командиром флотилии в атаку.

VI

Темная полярная ночь сменилась унылым серым рассветом. Шторм и снежная буря усилились. На «Шарнхорсте» все боевые посты были в состоянии полной боеготовности.

Контр–адмирал Бей находился на мостике линкора, кутаясь в меховую куртку с поднятым воротником. Рядом с ним стоял капитан первого ранга Гинце, держа руки в карманах своего мехового реглана. Корабль, идущий бортом к волне, сильно раскачивало. Старший артиллерийский офицер капитан третьего ранга Бреденбрюкер не отходил от дальномера главного поста управления огнем.

Вскоре после 11:00 штурманский офицер появился на мостике, протянув командиру бланк радиограммы:

— Рапорт с разведывательного самолета, господин капитан первого ранга.

Гинце вытащил одну руку из кармана реглана и взял бланк.

— Замечательно,— сказал он.— Как они умудряются летать в такую погоду?

Прочтя текст, командир линкора озабоченно нахмурился и повернулся к адмиралу:

— Не слишком хорошие новости, герр адмирал. Посмотрите.

Контр–адмирал Бей взял радиограмму. Ее содержание действительно было достаточно тревожным. Далеко в море, северо–западнее Нордкапа, примерно в ста пятидесяти милях западнее «Шарнхорста» были обнаружены пять боевых кораблей.

— Пойдемте посмотрим, где они точно находятся, — сказал адмирал, направляясь в штурманскую рубку.

Старший штурман линкора капитан третьего ранга Ланц уже отметил это место на карте, указав на него карандашом:

— Вот эта точка, господин адмирал.

Контр–адмирал Бей взглянул на карту.

— Я считаю,— заявил он,— что это может быть только какое–то новое оперативное соединение противника: один или два тяжелых корабля с обычным охранением.

Адмирал замолчал, молчали и все остальные, ожидая, что скажет командующий. Долгие годы командования эсминцами приучили адмирала к принятию быстрых решений. Еще раз взглянув на карту, контр–адмирал Бей сказал командиру линкора:

— Продолжайте следовать прежним курсом, Гинце. Мы непременно должны достать этот проклятый конвой!

Капитан первого ранга Гинце приложил руку к козырьку фуражки:

— Яволь, герр адмирал!

Адмирал вытащил из кармана куртки пачку сигарет, одну из них взял сам и предложил командиру. Главстаршина Юргенс, скромно стоявший у переборки, протянул адмиралу горящую зажигалку. Командующий жадно затянулся табачным дымом и предложил сигарету Юргенсу. Затем командующий и командир линкора вернулись на мостик.

— Гинце,— сказал адмирал.— Позаботьтесь, чтобы на наблюдательных постах стояли только первоклассные сигнальщики. Все теперь зависит от них.

— Есть,— ответил капитан первого ранга Гинце, отдавая необходимые распоряжения. Сигнальщикам было приказано усилить наблюдение.

Сигнальный старшина Гедде, бессменно несущий вахту у прожектора левого борта, услышал в своих наушниках голос командира. Было 11:30.

Командир говорил не по корабельной трансляции, а по линии артиллерийской связи:

«Внимание на всех постах. Говорит командир корабля. Сообщение об обстановке. Утром, как и ожидалось, мы вошли в соприкосновение с силами охранения конвоя, состоявшими из трех крейсеров противника. Мы изменили курс и теперь пытаемся достичь конвоя с другой стороны — с севера. Мы нанесли повреждения крейсерам противника, и они отброшены. Люфтваффе передало нам важное сообщение, полученное от воздушной разведки. Английское оперативное соединение, состоящее из тяжелых кораблей, обнаружено в ста пятидесяти милях к западу от нас. Повторяю — в ста пятидесяти милях к западу. Оно еще далеко от нас, и мы продолжаем пробиваться к конвою. Конец сообщения».

Гедде кивнул головой. Он был доволен. Ему нравилась манера командира корабля всегда держать подчиненных в курсе обстановки. Это было далеко не общим правилом, насколько ему известно от моряков, служивших на других кораблях…

Вскоре Гедде услышал, как с кормового радиолокационного поста снова доложили о контакте с противником. Взвыла сирена, призывая на всех боевых постах к вниманию.

В 12:21 Гедде показалось, что справа и слева по носу он видит какие–то тени. Вскоре он убедился, что это ему не кажется, и доложил:

— Справа и слева по носу три тени!

В наушниках сигнальный старшина слышал аналогичные доклады, поступающие с других постов. С центрального поста управления огнем поступили команды в башни главного калибра. В этот момент далекие тени засверкали вспышками орудийных выстрелов. В воздухе над «Шарнхорстом» прозвучали глухие взрывы, и яркий желтый свет внезапно озарил линкор, на мгновение ослепив Гедде.

Три или четыре желто–белых солнца зависли над «Шарнхорстом», освещая своими лучами его палубу и надстройки. В ослепительном свете сквозь снежный заряд стали видны крыши трехорудийных башен, длинные стволы орудий, ярусы мостиков и массивная дымовая труба «Шарнхорста». Противник снова открыл огонь осветительными снарядами, и почти одновременно огромные столбы воды поднялись над морем очень близко от линкора.

Через мгновение обе носовых башни главного калибра «Шарнхорста» открыли огонь по кораблям противника, находящимся с правого борта. Бой возобновился. Стоя на открытом мостике, контр–адмирал Бей наблюдал за огнем противника. Командир и старший артиллерист находились в боевой рубке. Адмирал подошел к открытой двери боевой рубки и приказал командиру:

— Поворачивайте влево! Выходим из–под обстрела!

— Яволь, герр адмирал! — отрапортовал Гинце и отдал приказ:

— Лево на борт полный вперед. Новый курс сто тридцать пять. Старший артиллерист, руль положен лево на борт!

Быстро набирая скорость, «Шарнхорст», тяжело кренясь на правый борт, развернулся на восточный курс, введя тем самым в бой кормовую башню главного калибра на втором и третьем залпах. Два залпа успели произвести и 150–миллиметровые орудия, управляемые вторым артиллеристом капитан–лейтенантом Витингом.

Главстаршина Гедде видел, как после третьего или четвертого залпа сильный пожар вспыхнул на одном из британских кораблей, чей силуэт теперь был ясно виден. На другом английском крейсере также наблюдался сильный пожар в носовой части. Над кораблем поднимался столб черного дыма.

Капитан третьего ранга Бреденбрюкер успел объявить между залпами о попаданиях в корабли противника, а затем 11–дюймовые орудия «Шарнхорста» произвели следующий залп. Столбы воды, поднимаемые снарядами «Шарнхорста», вздымались выше мачт

английских крейсеров. Гедде отметил, что почти каждый залп «Шарнхорста» по английским крейсерам был накрытием.

«Шарнхорст» тем временем вышел на восточный курс, оставляя английские крейсера слева за кормой и продолжая вести по ним огонь. Гедде показалось, что один из крейсеров противника снова получил попадание в носовую часть, над которой поднялась большая стена пламени. Сигнальный старшина заметил, что огонь противника, казавшийся вначале очень точным, потерял под ответным огнем «Шарнхорста» былую меткость, хотя расстояние на этот раз было гораздо меньшим, чем в предыдущем случае. После двадцати минут боя корабли противника полностью исчезли в пелене снега и дождя.

В 12:41 англичане прекратили огонь. Через четверть часа на «Шарнхорсте» был пробит отбой тревоги и дан приказ доложить о полученных повреждениях. Выяснилось, что в этой стычке линкор попаданий не получил.

Тем временем экипаж пользовался перерывом в бою, чтобы привести корабль в порядок. Собирались или выбрасывались за борт медные футляры для пороховых зарядов. Башни разворачивались под ветер для вентиляции скопившихся там пороховых газов. К орудиям был подан боезапас из погребов.

Адмирал обсуждал обстановку с командиром линкора и офицерами своего штаба.

— Будь они неладны,— пробормотал адмирал.— Так мы вообще никогда на доберемся до конвоя. На нашем пути всегда окажутся их крейсера. Я полагаю, что это те же самые крейсера, с которыми мы перестреливались утром. Как вы считаете, Гинце?

— Похоже, что это так,— согласился командир «Шарнхорста».— Артиллерист думает так же. Самих кораблей видно не было, но, судя по всплескам, у нас на пути все время стоит один тяжелый крейсер и два легких.

— За нами постоянно следят,— продолжал адмирал. — Я не вижу смысла в третьей попытке прорыва к конвою. Все повторится, как и в первых двух. Не следует забывать и о соединении, которое подходит с запада.

Контр–адмирал Бей склонился над картой, замерил расстояние до побережья северной Норвегии, взглянул на указатели курса и скорости, а затем — на командира «Шарнхорста»:

— Возвращаемся в Норвегию. В Альта–фиорд. Каков курс?

Капитан третьего ранга Ланц, поколдовав параллельной линейкой и транспортиром, провел карандашом линию на карте:

— Сто пятьдесят пять градусов, герр Адмирал!

Командующий повернулся к капитану первого ранга Гинце:

— Командир, курс сто пятьдесят пять градусов, скорость двадцать восемь узлов. Можете объявить экипажу, что мы возвращаемся в базу. Благодарю вас, господа.

В течение следующих нескольких минут «Шарнхорст» поворачивал на свой новый курс.

Теперь шторм стал встречным. Короткие сумерки полярного дня снова сменились кромешной темнотой ночи, окутавшей корабль. Сигнальщики продолжали вглядываться в темноту, но не видели ничего. Видимо, контр–адмирал Бей после второй неудачной попытки пробиться к конвою решил вернуться в Норвегию, чтобы не быть отрезанным от базы британским соединением, подходившим с запада. Поскольку все рапорты говорили о том, что из пяти кораблей этого соединения, по меньшей мере, один является линкором, в силу вступал приказ главкома, запрещавший бой с тяжелыми кораблями противника.

В 13:45 — после окончания второго боя с британскими крейсерами — четвертая флотилия получила по радио неподписанный приказ:

«Четвертой флотилии эсминцев прервать операцию и выходить из района боевых действий».

На эсминце «Z–30» пришли к выводу, что подпись «Шарнхорста» была дана в искаженном виде, а возможно, подделана.

Что касается командира флотилии, то капитану первого ранга Иоганнессону, вполне естественно, этот приказ показался совершенно непостижимым. Во–первых, он не понял, касается ли это только последнего приказа атаковать конвой в соответствии с данными, полученными с подводной лодки Любсена, либо прекращается вся операция?

Иоганнессон запросил по радио у адмирала разъяснений, и в 14:20 получил ответ с «Шарнхорста»: «Возвращайтесь в базу!»

Причина, по которой адмирал отпустил эсминцы, так и осталась не вполне ясной. Возможно, на решение командующего повлияли погодные условия и большой перерасход топлива на эсминцах.

Командир флотилии, разумеется, подчинился приказу, повернул эсминцы на юг и пошел к Пойнт Люси со скоростью двенадцать узлов.

Придя в точку сбора своих кораблей, капитан первого ранга Иоганнессон обнаружил, что отсутствует эсминец «Z–33», который ничего не сообщал о себе до 03:30. В 18:40 многочисленные радиограммы принесли первые сообщения о том, что «Шарнхорст» ведет бой с британским линкором.

Неизвестно, почему эти радиограммы дошли до эсминцев только через два часа шестнадцать минут после их передачи. Почти одновременно, в 17:36, пришла радиограмма из штаба военно–морской группы «Север»:

«16:56, по данным противника, английский линкор на курсе двадцать. Расстояние шесть миль, курс сто двадцать».

Это сообщение было перехватом радиограммы адмирала Фрэзера, показавшего в 16:56 место своего соединения. Служба радиоперехвата группы «Север» приняла этот сигнал, и в течение сорока минут он был расшифрован и вручен радисту в 17:36 для передачи на «Шарнхорст».

Возвращаясь к Норвежскому побережью, эсминцы приняли радиограмму с «Шарнхорста», переданную в 18:19, когда уже шла артиллерийская дуэль между «Шарнхорстом» и «Дюк оф Йорк». В ней говорилось:

«Используя радиолокационную наводку, противник ведет огонь с расстояния девятнадцать тысяч двести метров».

Это сообщение стало сюрпризом для всех управлений германского флота, поскольку продемонстрировало явное превосходство английских радаров, о чем было известно в Германии лишь нескольким специалистам.

В 19:11 все восемь подводных лодок, действовавших на пути конвоя, получили приказ немедленно полным ходом следовать в квадрат АС 4940, где находился «Шарнхорст».

Вскоре штаб группы «Север» информировал контр–адмирала Бея, что «подводным лодкам и эсминцам приказано следовать полным ходом в район боя». Еще не получив никаких прямых приказов, командир четвертой флотилии сразу же развернул свои корабли на обратный курс и пошел в район боя. Но едва он отдал по флотилии соответствующий приказ и проложил курс по указанному в радиограмме группы «Север» квадрату, как в радиорубку «Z–29» поступил еще один приказ из штаба военно–морской группы:

«Следуйте от берега в район боя «Шарнхорста» в квадрате АС 4677. Сообщите ваше место коротким закодированным сигналом».

Четвертая флотилия изменила курс на сто сорок градусов, а затем на сто пятьдесят градусов в направлении Нордкапа, постепенно доведя скорость хода до двадцати семи узлов.

Как и было приказано, капитан первого ранга Иоганнес–сон доложил свое место коротким кодированным сигналом.

Штормовые волны теперь били прямо с траверза эсминцев, сбивая их с курса и страшно раскачивая. На эсминцах уже знали, что «Шарнхорст» втянут в бой с сильным соединением противника, в состав которого входит линкор. Это означало, что в бою принимают участие и другие корабли англичан, возможно, крейсера из охранения линкора, а также крейсера, с которыми «Шарнхорст» дважды сталкивался накануне, и, конечно, большое количество эсминцев. Против такой комбинации сил противника «Шарнхорст» отбиться не мог. Поэтому, идя, несмотря на погоду, полным ходом, эсминцы спешили на помощь своим сражающимся товарищам.

Сумеют ли они прибыть вовремя?

Сумеют ли они чем–либо помочь?

Падая с борта на борт, эсминцы в полной темноте пробивались вперед через жесточайший шторм. Радисты тщетно пытались связаться с «Шарнхорстом», а его молчание уже казалось зловещим предзнаменованием…

Эсминцы уже около часа шли новым курсом, когда в 12:13 получили новый приказ из штаба военно–морской группы «Север»:

«Немедленно прекратить операцию. Избегать контакта с противником. Следовать к Шхерным островам».

Флотилия развернулась и полным ходом пошла к побережью, которое было обнаружено радаром на расстоянии двести миль в 23:30. 27 декабря в 01:50 эсминцы вошли в шхеры через Кваль–зунд. В 03:50 было получено радио от пропавшего эсминца «Z–33» о том, что в 01:20 он прошел Пойнт Люси. Около десяти часов утра четвертая флотилия встала на якорь в Каа–фиорде вблизи линкора «Тирпиц».

Операция для эсминцев была закончена.

На «Шарнхорсте» снова заработала внутрикорабельная трансляция, принеся на все боевые посты и в отсеки голос командира:

— Мы вели бой с тремя крейсерами противника, с теми же, что и утром. Как многие из вас видели, корабли англичан получили много хороших попаданий. Адмирал приказал эсминцам возвращаться в базу. Поскольку погода становится все хуже, мы также возвращаемся в базу и сейчас держим курс к берегам Норвегии.

В 15:00 старший офицер объявил по трансляции, что экипаж может пообедать, не отходя от мест.

***

Главстаршина Гедде ничего не ел весь день. Еду ему никто не приносил, а оставить свой пост Гедде не мог. В наушниках постоянно слышались доклады с кормового радиолокационного поста о том, что за «Шарнхорстом» ведет слежение какой–то корабль противника. Время от времени сообщалось расстояние до этого корабля.

Гедде долго терпел, но в итоге голод взял свое, и он доложил по телефону:

— Главстаршина Гедде — пост у левого носового прожектора — просит подмены на несколько минут для приема пищи.

С поста управления сразу ответили:

— Подмена направлена. По возможности быстрее идите на камбуз.

Гедде был подменен и побежал по обледеневшей палубе на камбуз. Там он встретил человек пятнадцать таких же, как он, срочно подмененных матросов и старшин. Разумеется, они сразу же принялись обсуждать сложившуюся ситуацию. Некоторые, судя по всему, не слышали выступления командира. Один спросил у Гедде:

— Что случилось? Почему мы возвращаемся?

Самого Гедде обуревали странные, тревожные ощущения.

Ему казалось, что какая–то угроза висит в воздухе. Было ли это каким–то предчувствием, он не знал, но решил вернуться на свой боевой пост как можно скорее. Быстро проглотив несколько ложек супа, он ничего не ответил на вопрос и поспешил обратно на свой пост. Было 15:20.

Надев наушники, Гедде услышал голос старшего офицера:

«Всем боевым постам. Доложить о готовности после принятия пищи».

«Сигнальщики, усилить наблюдения!» — последовала команда с центрального артиллерийского поста.

Море свирепствовало все больше, размахи качки «Шарнхорста» увеличивались.

В башне 150–миллиметровых орудий левого борта старший матрос Штрэтер отметил, что у нескольких комендоров начались приступы морской болезни.

За бортом царила кромешная темнота, а снежная буря после короткого перерыва забушевала с удвоенной яростью.

Английские крейсера продолжали слежение за «Шарн–хорстом».

В 10:24 десятая эскадра крейсеров вице–адмирала Барнет–та сблизилась с конвоем и тридцать шестым дивизионом эсминцев. Затем крейсера, опередив конвой на десять миль, пошли зигзагом, выставив завесой впереди себя эскадренные миноносцы.

Ближе к полудню адмиралу Фрэзеру стало ясно, что из–за недостатка топлива ему нужно будет либо поворачивать обратно, либо идти заправляться к русским в Североморск. Если «Шарнхорст» уже повернул обратно на базу, то шансов его поймать не было никакax.

В 11:55 Фрэзер приказал конвою лечь на курс сто двадцать пять градусов, то есть, взять несколько южнее, чтобы облегчить задачу крейсерам находиться между конвоем и «Шарнхорстом».

В 11:57 тяжелый крейсер «Норфолк» установил радиолокационный контакт с «Шарнхорстом» на дистанции двадцать семь тысяч ярдов, но через несколько минут контакт был потерян. Затем, в 12:05 легкий крейсер «Белфаст» восстановил контакт — на этот раз на расстоянии тридцать тысяч пятьсот ярдов.

Вице–адмирал Барнетт приказал эсминцам держаться на носовом курсовом правого борта и лег на курс сто градусов.

В 12:21 легкий крейсер «Шеффилд» сообщил сигналом: «Вижу противника!», и крейсера открыли огонь с дистанции одиннадцать тысяч ярдов.

В то же самое время тридцать шестому дивизиону эсминцев было приказано выходить в торпедную атаку. Однако из–за плохой погоды, сильно понизившей их скорость, эсминцы на этой стадии боя не смогли приблизиться к «Шарнхорсту» на дистанцию эффективного торпедного залпа. Тем более, что «Шарнхорст» полным ходом уходил. Ближе всех — на дистанцию семь тысяч ярдов — к немецкому линкору смог приблизиться только эсминец «Мушкетер», который в 12:22 открыл по «Шарнхорсту» огонь и продолжал стрельбу в течение четырнадцати минут.

В 12:33 «Норфолк» получил серьезное попадание 280–миллиметровым снарядом в барбет кормовой части башни «X», который вывел башню из строя и вынудил из предосторожности затопить ее погреба. Второй снаряд попал в середину корабля, прямо за второй трубой. Все радиолокационное оборудование крейсера, кроме одного аппарата типа 284, вышло из строя. Офицер и шесть матросов были убиты, пять матросов — серьезно ранены.

В это же самое время залп 11–дюймовых снарядов накрыл «Шеффилд», и осколки — некоторые размером с футбольный мяч — ударили в борт крейсера. Поскольку «Шарнхорст» уходил со скоростью двадцать восемь узлов, расстояние до него, которое в ходе боя сократилось до четырех–восьми миль, становилось все больше и больше.

Вице–адмирал Барнетт решил прекратить огонь и следовать за «Шарнхорстом» до тех пор, пока его не удастся навести на соединение адмирала Фрэзера. Десятая эскадра крейсеров тоже увеличила скорость до двадцати восьми узлов и, начиная с 12:50, дистанция между англичанами и «Шарнхорстом» стабилизировалась на величине тринадцати тысяч пятисот ярдов, иногда увеличиваясь до двадцати тысяч ярдов, но не более. В течение последующих трех часов британские крейсера продолжали преследование, держась в кильватерном строю и поддерживая радиолокационный контакт с «Шарнхорстом» на дистанции 7,5 миль за пределами визуального наблюдения. Тяжелый крейсер «Норфолк», несмотря на полученные повреждения, оставался в строю эскадры. В 16:03 он был вынужден снизить скорость, чтобы погасить пожар, вспыхнувший в одном из бортовых отсеков, но в 17:00 снова вошел в строй соединения.

В 16:10 начал отставать «Шеффилд», доложив, что у него произошла авария левого внутреннего гребного вала и что на полчаса он вынужден уменьшить скорость до десяти узлов.

В своей походной каюте на «Дюк оф Йорк» адмирал Фрэзер изучал рапорты о противнике, приходящие, главным образом, от вице–адмирала Барнетта. «Соединение–2» продолжало следовать на восток, имея одну цель: перехватить и уничтожить «Шарнхорст», устранив таким образом самую значительную угрозу всем полярным конвоям. Через пятнадцать минут после того, как «Шарнхорст» начал бой с крейсерами Барнетта, на мостик линкора «Дюк оф Йорк» поступил доклад об обнаружении разведывательного самолета противника.

Адмирал Фрэзер оторвал взгляд от своих карт и радиограмм.

— Немецкий разведывательный самолет? — переспросил крайне удивленный адмирал.— Где?

— В восьми с половиной милях по правому борту, сэр,— доложил офицер с радиолокационного поста. — Их три. Один, видимо, имеет радар, поскольку излучает радиолокационные импульсы и передает длинные радиосообщения.

Адмирал и начальник штаба переглянулись.

— Что еще? — спросил сэр Брюс.

— Пока ничего, сэр,— ответил офицер.— Мы следим за ними.

Шли часы. Начался второй бой крейсеров Барнетта с «Шарнхорстом».

Адмирал Фрэзер желал точно знать, находятся немецкие эсминцы при «Шарнхорсте» или нет. Утром Барнетт доложил, что их не было, и сейчас подтвердил: ««Шарнхорст» действует в одиночку, эсминцев с ним нет». Около четырех часов радиолокаторы «Дюк оф Йорка» наблюдали за германскими разведывательными самолетами, следящими за кораблями соединения и постоянно передающими данные об их курсе и скорости. Затем они пропали с экранов: либо просто был потерян контакт, либо самолеты противника вернулись на базу.

Следя за прокладкой курса «Шарнхорста» по рапортам, поступающим с крейсеров Барнетта, адмирал Фрэзер забеспокоился. Все складывалось слишком хорошо, чтобы быть правдой. Адмирал приказал перепроверить данные. Ошибки не было. «Шарнхорст» шел прямо на «Дюк оф Йорк».

— Если «Шарнхорст» останется на этом курсе,— заметил адмирал Фрэзер,— то он пересечет наш курс на расстоянии всего тринадцать тысяч ярдов и попадет под

сосредоточенный огонь всего соединения. Я намерен атаковать его вместе с «Ямайкой», а эсминцам прикажу идти в торпедную атаку.

— Меня удивляет,— сказал начальник штаба,— что такие полные и точные доклады немецких самолетов–разведчиков никак не повлияли на маневрирование «Шарнхорста». Он упорно продолжает идти прежним курсом. Если он и дальше будет двигаться таким образом, — начальник штаба взглянул на часы,— то примерно в 17:15 начнется бой.

Через два часа, в 16:17, к адмиралу Фрэзеру, сидевшему в рубке на стальном вращающемся стуле, как дух из бездны, приблизился офицер с главного радиолокационного поста:

— Мы поймали его, сэр! — объявил он командующему. — Дистанция сорок пять тысяч ярдов, пеленг — двадцать градусов.

Начальник штаба сравнил данные, полученные с помощью радара, с прокладкой, которую вели по рапортам крейсеров Барнетта. Все совпадало.

— Прекрасно,— вскочил на ноги адмирал Фрэзер. — Флаг–лейтенант! Передать всем кораблям радиолокационные данные и наше место!

— Есть, сэр,— ответил из темноты голос флаг–лейтенанта.

Ровно через двадцать минут, в 16:37, эсминцы получили приказ, разбившись на полудивизионы, занять наиболее выгодные позиции для выхода в торпедную атаку справа и слева по носу линкора. В этот момент на радиолокаторе «Дюк оф Йорка» обозначился крейсер «Белфаст», обогнавший других в преследовании «Шарнхорста». Пятью минутами раньше пост радиолокационной наводки линкора «Дюк оф Йорк» обнаружил «Шарнхорст» на дистанции 29 700 ярдов. Сэр Брюс приказал своему флаг–лейтенанту позвать командира корабля к переговорной трубе, связывающей ходовой мостик с флагманским.

Когда капитан первого ранга Расселл доложил, что находится у трубы, адмирал сказал ему:

— Через две минуты соединение повернет на курс восемьдесят. Расселл, вы можете начать работать орудиями главного калибра.

В 16:47 крейсер «Белфаст» открыл огонь осветительными снарядами.

Минутой позже, в 16:48, залп осветительными снарядами выпустил и «Дюк оф Йорк», а в 16:50 в темноте полярной ночи прогремел первый залп десяти 14–дюймовых орудий британского флагманского корабля. Вслед за флагманом немедленно открыл огонь и крейсер «Ямайка», а чуть позже — «Норфолк» и «Белфаст». Расстояние до противника составляло двенадцать тысяч ярдов.

VII

Находясь на посту у носового прожектора левого борта, главстаршина Гедде внимательно следил за морем в своем секторе наблюдения. Внезапно он услышал очередной доклад с кормового радиолокационного поста, что заставило Гедде даже оторвать глаза от окуляров и внимательно прислушаться. В течение последних двух часов с поста РЛС постоянно докладывали данные об английских кораблях, осуществляющих слежение за «Шарнхорстом», а тут неожиданно доложили о какой–то новой цели, обнаруженной с правого борта. Командир линкора потребовал доложить расстояние и пеленг новой цели. Гедде вспомнил, что в своем утреннем обращении к экипажу командир что–то говорил о британском соединении, находящемся в ста пятидесяти милях западнее «Шарнхорста». За делами главстаршина совсем забыл об этом сообщении, а теперь вспомнил, тревожно всматриваясь в темноту.

Три часа назад «Шарнхорст» повернул на юго–восточный курс, которым шел и сейчас. Гедде подумал, что британское соединение, скорость которого была никак не меньше двадцать восьми узлов, получая данные о скорости и курсе «Шарнхорста», вполне могло

перехватить «Шарнхорст» при возвращении его в базу. Поэтому сейчас в любую минуту может начаться новый бой. Как бы вторя его мыслям, на «Шарнхорсте» завыли сирены боевой тревоги. Было 16:00.

В двухорудийной 150–мм башне № IV левого борта матрос Штрэтер услышал обращение с центрального поста управления о появлении какой–то цели с правого борта. Возможно, что британские крейсера, следившие весь день за «Шарнхорстом», кого–то на него навели, и бой может начаться в любой момент. Не успели в башне вполне осознать случившееся, как в наушниках раздался голос старшего артиллерийского офицера: «Прямо по курсу тени!»

И сразу же затем:

«Внимание всех боевых постов! Мы ложимся на восточный курс!»

Тяжело кренясь, «Шарнхорст» начал разворот. Килевая качка сменилась бортовой. С центрального артпоста последовал приказ:

«Расчетам орудий и автоматов уйти вниз! Противник открыл огонь с правого борта!»

Затем началось нечто невообразимое.

Главстаршина Гедде наблюдал гигантские столбы воды, поднявшиеся буквально метрах в ста по левому борту линкора. Такие водяные столбы могли подняться от падения снарядов самого тяжелого калибра. «Шарнхорст», еще не завершив поворот, также открыл огонь из орудий главного калибра. Гедде услышал голос второго артиллериста капитан–лейтенанта Витинга, приказавшего одному из орудий вспомогательного калибра правого борта выстрелить в перерыве между залпами главного калибра осветительным снарядом, чтобы иметь возможность визуального определения цели. Однако старший артиллерист отменил этот приказ, видимо, не желая ослаблять противоминную оборону корабля.

Между тем, вражеские снаряды, которые падали накрытием с правого и левого бортов «Шарнхорста», теперь взрывались с широким разбросом далеко позади линкора. Гедде с тревогой вглядывался в темноту со стороны левого борта, пытаясь рассмотреть противника. Высота водяных столбов говорила о том, что в море падают мощные 14–дюймовые снаряды. Один из таких снарядов попал в носовую часть правого борта «Шарнхорста» у башни главного калибра «А». Взрывной волной Гедде бросило на палубу. Несколько секунд главстаршина лежал на деревянном настиле сигнальной платформы, не в силах пошевельнуться, жадно хватая ртом свежий воздух. В этот момент на платформе появился командир «Шарнхорста». Какой–то матрос, появившись вместе с ним, протирал линзы бинокуляра.

Капитан первого ранга Гинце, увидев Гедде, лежащего на настиле, подошел к нему и помог подняться.

— Вы ранены, Гедде?

Главстаршина превозмог слабость:

— Никак нет, господин капитан первого ранга. Только оглушен, но теперь уже прихожу в себя. Командир указал на бинокуляр:

— Оставайтесь на своем посту, чтобы никто с этого направления не поймал нас врасплох.

Башню «А» заклинило, и она вышла из строя. Вскоре после первого поражения в середину корабля попал второй снаряд. Гедде слышал доклад старшему артиллеристу о выходе из строя башни «А»:

«Огонь и дым мешают проникнуть в башню, чтобы выяснить там обстановку. Связи с башней нет».

Оставшиеся шесть 11–дюймовых орудий «Шарнхорста» продолжали вести залповый огонь в темноту, пытаясь нащупать противника, находившегося на дистанции семнадцать — двадцать тысяч метров. С фор–марса видели, что залпы накрывали английский корабль —

снаряды рвались у самых его бортов. Артиллерийская дуэль продолжалась около двадцати минут. Обе стороны вели яростный огонь друг по другу. В этот период над «Шарнхорстом» взорвалось большое количество осветительных снарядов. Весь линкор — его мощные надстройки, мостики, орудийные башни, мачты и дымовая труба купались в неестественном призрачном свете, который временами был ярко–розовым, а иногда — кроваво–красным.

Слушая новые установки, которые давались в артиллерийские башни с центрального поста управления артогнем, главстаршина Гедде понял, что расстояние между противниками увеличилось. Огонь и немцев, и англичан заметно ослабел. Интервалы между залпами стали длиннее.

Поскольку «Шарнхорст» вел бой правым бортом, 150–миллиметровая двухорудийная башня № IV левого борта бездействовала. Там даже открыли аварийный люк и наблюдали, как над линкором сверхъестественными вспышками рвутся осветительные снаряды.

В 16:50 корабельная трансляция передала обращение командира:

«Всем боевым постам. Соединение противника, не в силах соревноваться с нами в скорости хода, отстало».

После непродолжительной паузы трансляция продолжила:

«Шарнхорст»… подтвердил свою боевую мощь».

Впрочем, когда сообщение передавалось, орудия «Шарнхорста» еще вели огонь по противнику.

В тот момент, когда командир «Шарнхорста» радостно объявил всему экипажу линкора, что английское соединение, неспособное развить равную с «Шарнхорстом» скорость, осталось далеко за кормой немецкого линкора, обстановка в действительности складывалась следующим образом: «Дюк оф Йорк» и «Ямайка» шли южнее «Шарнхорста», все еще лежащего на восточном курсе.

За кормой немецкого линкора находились слева английские эсминцы «Сэведж» и «Самарец», а справа — «Скорпион» и «Сторд». Крейсера вице–адмирала Барнетта «Белфаст» и «Норфолк» шли севернее «Шарнхорста». И только потерявший скорость «Шеффилд» не принимал участия в бою. Что касается тридцать шестого дивизиона эсминцев, находившегося северо–западнее «Шарнхорста», то он в 17:00 также лег на курс преследования немецкого рейдера, стремясь занять наиболее благоприятную позицию для выхода в торпедную атаку с северного направления. На эсминце «Мушкетер» пытались скоординировать атаку с эсминцами прикрытия главных сил, но неожиданная поломка радиостанции не дала возможности установить связь с эсминцем «Сэведж».

За время первой фазы боя ни один из английских кораблей никаких попаданий не получил. Передышка, о которой капитан первого ранга Гинце с радостью поспешил объявить экипажу «Шарнхорста», продолжалась всего пять–десять минут. Затем над «Шарнхорстом» снова зажглось красное зарево осветительных снарядов, и тяжелый удар подводного взрыва потряс весь корабль. Скорость хода сразу же стала падать.

В башне № IV услышали сообщение по корабельной трансляции:

«Попадание торпеды в котельное отделение № I правого борта. Скорость восемь узлов».

Комендоры слышали, что вспомогательная артиллерия правого борта ведет огонь. Затем, едва слышимые на фоне страшного грохота, открыли огонь зенитки.

Из боевого погреба башни № IV пришло донесение о сильном задымлении помещения погреба, и кондуктор Виббельсгоф приказал комендорам одеть противогазы. Едва они успели это сделать, как по трансляции объявили:

«Снаряд попал в боевой погреб 150–миллиметровой башни № I. Все орудия выведены из строя. Экипаж погреба погиб».

Комендоры башни № IV спокойно выслушали это сообщение. Им казалось, что они присутствуют на очередных учениях, где неоднократно отрабатывались подобные ситуации. А потому они нисколько не удивились, когда вслед за этим сообщением последовал приказ комендорам 150–миллиметровой башни № I правого борта покинуть свой боевой пост и собраться под верхней палубой для распределения на другие боевые посты и в пожарные дивизионы. Подобные вещи также неоднократно отрабатывались на учениях.

В этот момент снова заревели орудия главного калибра «Шарнхорста». В башне № IV ясно слышали, как кормовая башня «С» ведет огонь вместе с кормовыми 150–миллиметровыми орудиями. Моряки облегченно вздохнули, когда по трансляции передали новое сообщение:

«Всем боевым постам: мы снова даем двадцать два узла!»

Молча они благословили своих товарищей, несущих сейчас вахту у котлов, у турбин…

Главстаршина Гедде, продолжавший нести вахту на своем посту у носового прожектора, слышал из наушников доклады о маневрировании кораблей противника, которые поступали на центральный пост. Постоянно из темноты появлялись новые английские корабли. Это были эсминцы, идущие в торпедную атаку. Сначала они виделись в форме неясных теней, затем их расплывчатые силуэты начинали вырисовываться более отчетливо. Наконец, стали ясно видны эсминцы, следовавшие прямо в кильватерной струе «Шарнхорста». Другие появились со стороны правого борта. Это Гедде понял по начавшейся стрельбе 150–миллиметровых орудий правого борта, которым характерным лаем вторили зенитные установки.

Все это время над «Шарнхорстом» практически не гасли осветительные снаряды, вырывая его из спасительной темноты. Осветительными снарядами стреляли со всех сторон. Затем Гедде услышал хорошую для всех новость — «Шарнхорсту» снова удалось увеличить максимальную скорость до двадцати двух узлов. Через полчаса после начала первой артиллерийской дуэли адмиралу Фрэзеру казалось, что у «Шарнхорста» еще есть шансы уйти. Все теперь зависело от четырех эсминцев типа «С», то есть, от двух полудивизионов, входящих в охранение линкора «Дюк оф Йорк».

В 17:31 они получили приказ выйти в торпедную атаку, и сэр Брюс видел на экране радара, как оба полудивизиона сближаются с «Шарнхорстом» и маневрируют на позиции выпуска торпед.

К 18:40 первый полудивизион («Сэведж» и «Самарец») находился за кормой «Шарнхорста», приблизившись с юго–восточного направления примерно на десять тысяч ярдов к немецкому линкору. «Шарнхорст» открыл по ним сильный огонь артиллерией вспомогательного калибра и зенитными орудиями. Эсминцы вели ответный огонь, одновременно обстреливая «Шарнхорст» осветительными снарядами.

В это же самое время второй полудивизион («Скорпион» и «Сторд») вышел в торпедную атаку. «Скорпион» выпустил восемь торпед с дистанции две тысячи сто ярдов, а «Сторд» — еще восемь с дистанции тысяча восемьсот. Со «Скорпиона» наблюдали одно попадание торпеды.

Уклоняясь от торпед, «Шарнхорст» повернул на юг, продолжая вести огонь по второму полудивизиону, который полным ходом выходил из атаки. Этим маневром линкор поставил себя под торпедные аппараты первого полудивизиона. Таким образом, пока «Сэведж» и «Самарец» отходили, «Скорпион» и «Сторд», быстро развернув торпедные аппараты с левого борта на правый, ринулись в атаку. «Сэведж» выстрелил восемь торпед с дистанции три тысячи пятьсот ярдов. У «Самарца» из–за полученных повреждений действовал только один счетверенный аппарат, и, находясь под сильным огнем, эсминец сумел выпустить только четыре торпеды с расстояния тысяча восемьсот ярдов. «Сэведж» каким–то чудом избежал попаданий, но «Самарец» получил повреждения выше ватерлинии и имел потери в личном

составе. Один снаряд с «Шарнхорста» попал в дальномерный пост, но не взорвался. Осколки других снарядов вывели из строя одну машину, уменьшив скорость эсминца до десяти узлов. Офицер и десять матросов были убиты, а одиннадцать матросов ранены. «Сэведж» наблюдал одно попадание в «Шарнхорст». Одно попадание наблюдал и «Самарец». Торпедная атака двух полудивизионов эсминцев проводилась без какой–либо поддержки со стороны линкора «Дюк оф Йорк» или крейсера «Ямайка». На «Дюк оф Йорк» засекли три тяжелых подводных взрыва на «Шарнхорсте». На крейсере «Белфаст» таких взрывов зарегистрировали шесть. В действительности в «Шарнхорст» попала только одна торпеда. Почти одновременно выйдя из атаки, английские эсминцы быстро стали отходить на север.

VIII

Пока орудия «Шарнхорста», ведя беглый огонь, отбивались от английских эсминцев, главстаршина Гедде услышал доклад кормового радиолокационного поста, сообщившего о появлении новых целей. Были даны расстояния и пеленги на них. Вскоре орудия главного калибра «Шарнхорста» открыли огонь по смутным теням, маячившим в темноте, одна из которых была опознана как линейный корабль.

Море вокруг «Шарнхорста» закипело от падения тяжелых снарядов. Второй артиллерист капитан–лейтенант Витинг приказал орудиям вспомогательного калибра вести огонь по линкору противника, а также по другому кораблю, который, судя по всплескам его снарядов, был, очевидно, крейсером. Английские снаряды стали методично сокрушать «Шарнхорст». Один за другим тяжелые взрывы сотрясали корабль от киля до клотика. Сталь крушила сталь. Вспыхнули пожары. Ядовитый дым, смешавшись с пороховыми газами и газами от разрывов британских снарядов, душил людей в тесноте бронированных отсеков. Две уцелевшие трехорудийные башни главного калибра продолжали яростно отстреливаться. Беглый огонь по противнику вели 150–миллиметровые орудия и 105–миллиметровые зенитки. Над линкором продолжал неистовствовать фейерверк осветительных вспышек, гремели взрывы от британских снарядов и торпед, разлетающиеся во все стороны осколки звенели о броню. На палубу и надстройки обрушивались столбы ледяной воды от взрывов среди пенившихся валов. Этот ураган огня и воды продолжался с 19:01 до 19:37. В неимоверном грохоте боя только хорошо натренированные связисты могли еще различать голоса и сообщения, передававшиеся по боевой трансляции «Шарнхорста».

Главстаршина Гедде был одним из таких людей. Впившись глазами в окуляры, он поднимал голову и оглядывался только тогда, когда особо тяжелый взрыв сотрясал корабль. Сквозь адский шум он услышал слова командира, сказанные по трансляции: «»Шарнхорст» всегда впереди!» Это был девиз корабля. Гедде сжал зубы и оглянулся по сторонам. «Шарнхорст» в буквальном смысле слова засыпался снарядами. Деревянные, железные и стальные обломки летели во все стороны после оглушающих взрывов. Казалось, что корабль рвет на части какой–то гигантский огненный лемех. Упругая волна очередного взрыва оторвала Гедде от бинокуляра и бросила на настил с такой силой, что главстаршина потерял сознание. Когда он с трудом снова открыл глаза, то увидел командира. Капитан первого ранга Гинце вышел из боевой рубки через дверь левого борта, чтобы оглядеться и лучше понять обстановку, царящую на корабле. Вся оптическая аппаратура в боевой рубке была частично уничтожена осколками, частично — выведана из строя. Когда командир «Шарнхорста» протиснулся наружу через полуоткрытую броневую дверь, 14–дюймовый снаряд, оглушивший старшину Гедде, попал в носовую часть «Шарнхорста». Мелкие осколки поразили капитана первого ранга Гинце в лицо, но он едва заметил это. Он только почувствовал, что что–то теплое потекло по его лбу и щекам, и вытерся носовым платком. Затем командир увидел Гедде, лежавшего без чувств на настиле сигнальной платформы, и склонился над ним:

— Вы ранены, Гедде?

Точно такой же вопрос командир корабля задавал глав–старшине два часа назад. Командир помог сигнальщику подняться на ноги. Гедде протер глаза и взглянул на свою аппаратуру. Она была цела.

— Я не ранен, господин капитан первого ранга. Меня снова оглушило. Аппаратура цела.

Командир кивнул.

— Хорошо. Взгляните, что случилось с сигнальщиками правого борта. Они не отвечают.

С этими словами командир снова удалился в боевую рубку, а Гедде поспешил на правый борт, где находилась сигнальная вахта. В багровом зареве осветительных снарядов Гедде увидел, что вся аппаратура правого борта уничтожена, а сигнальщики убиты. Как змеи, вились на ветру разорванные кабели среди неопознаваемых останков человеческих тел и скрученных металлических конструкций.

Вернувшись бегом на свой пост, Гедде немедленно доложил по телефону:

— Носовой сигнальный пост правого борта полностью уничтожен. Погибли все.

Примерно в 19:25 Гедде почувствовал, как в линкор попала еще одна торпеда, которая практически остановила корабль. Затем снаряд среднего калибра, выпущенный одним из английских крейсеров, которые находились теперь и с севера, и с юга от «Шарнхорста», попал в носовую часть линкора. Осколки этого снаряда уничтожили оптическую и телефонную аппаратуру Гедде. Сам он не получил ни царапины.

Пока Гедде определял повреждения, из боевой рубки прибежал какой–то старшина, посланный командиром.

— Командир хочет знать, что здесь произошло,— закричал старшина.— Почему ты не отвечаешь?

— Все разбито,— сказал Гедде, показывая на исковерканные остатки своей аппаратуры.

Старшина исчез в боевой рубке, но тут же появился снова:

— Командир приказал тебе перейти в боевую рубку. Старик говорит, что находиться на твоем посту уже не имеет никакого смысла.

Оставив свой разбитый пост, Гедде протиснулся в боевую рубку.

Сюда, фактически без перерыва, стекались рапорты со всех боевых постов линкора. В свете орудийных вспышек башни главного калибра «В», которые на мгновение освещали тусклую темноту боевой рубки, главстаршина Гедде увидел высокую фигуру старшего офицера капитана второго ранга Доминика, что–то докладывавшего командиру. Гедде узнал также массивную широкоплечую фигуру контр–адмирала Бея, прислонившегося к переборке правого борта. Узкие смотровые щели боевой рубки были закрыты броневыми крышками, и наблюдение велось через три перископа, оснащенных превосходной оптикой фирмы «Бремен Атлас».

В темноте Гедде услышал голос старшего инженера–механика, докладывавшего командиру по системе внутрикорабельной связи о выходе из строя третьей машины из–за аварии в системе подачи пара. Инженер надеялся устранить повреждения минут за двадцать, возможно — за полчаса. И действительно, через двадцать минут из машины доложили:

— Корабль может идти снова со скоростью двадцать узлов.

— Прекрасно, машина! — ответил командир.— Благодарим вас за отличную работу!

Командир сделал знак рукой вахтенному офицеру, зазвенел машинный телеграф, и «Шарнхорст», который стоял почти без движения, рванулся вперед. Контр–адмирал Бей подошел к командиру, и главстаршина Гедде видел, как адмирал, командир и старпом обменялись взглядами.

Наконец адмирал сделал жест рукой в сторону правого борта:

— Поворачивайте на север, Гинце. Возможно, нам удастся выбраться из этого ада именно в северном направлении.

Было примерно 19:20, когда адмирал отдал этот приказ командиру набиравшего скорость корабля.

«Шарнхорст» стал поворачивать с западного курса к северу, когда Гедде увидел, что в рубке появился командир минно–торпедной боевой части обер–лейтенант Боссе. Гедде из ранее подслушанных разговоров знал, что капитан первого ранга Гинце учитывал возможность использования в этом бою торпед. Откозыряв командиру, Боссе доложил, что все торпедное хозяйство корабля уничтожено или повреждено прямыми попаданиями вражеских снарядов, хотя он надеется, что кое–что еще можно отремонтировать. Он все обследует сейчас со своими минерами и доложит в боевую рубку.

— Хорошо, Боссе,— ответил командир.— Но ничего не предпринимайте без моего ведома. Ждите приказ. Постарайтесь побыстрее привести аппараты в порядок.

— Есть, господин капитан первого ранга,— ответил Боссе и, выйдя из рубки через левую дверь, быстро стал спускаться по трапу на верхнюю палубу.

Снова затрещал телефонный зуммер. На этот раз звонок был от старшего офицера, который успел вернуться на свой боевой пост. Капитан второго ранга Доминик доложил, что уничтожен носовой пункт первой помощи и перевязочное отделение. Корабельный врач, капеллан и весь медицинский персонал погибли. Это было странно, поскольку пункт первой помощи находился глубоко под верхней палубой…

А в башне вспомогательного калибра № IV на левом борту линкора все еще царили тишина и спокойствие. Стреляли только 150–миллиметровые орудия правого борта и две башни главного калибра — «В» и «С». Матрос Штрэтер и его товарищи–комендоры, понимая весь ужас положения, в котором оказался их корабль, жаждали принять участие в бою, но пока все, что им оставалось делать,— это слушать рапорты, поступавшие из других артиллерийских башен. 150–миллиметровая башня № II правого борта доложила, что после полученного попадания нарушена система наводки орудий. Через несколько минут та же башня передала рапорт, что выведена из строя новым попаданием. Услышав слова командира: «»Шарнхорст» всегда впереди!», комендоры переглянулись. Некоторые даже улыбались, поскольку все гордились девизом своего корабля. Но уже через несколько секунд улыбки исчезли с их лиц. «Шарнхорст» получил такой страшный удар, что корпус линкора заскрежетал и завибрировал по всей своей длине. Лампочки аварийного освещения выбило из их гнезд. Их еще не успели заменить, как корабль подбросило от еще одного ужасного взрыва. Трансляция молчала.

— В нас попала торпеда,— уверенно сказал старшина Мориц.— Ничем другим это быть не может.

Все сидели молча на своих местах. Наконец ожила трансляция, передавшая приказ затопить боевые погреба башни главного калибра «В».

Комендоры выслушали это сообщение, оцепенев от ужаса. Значит, башня «В» также вышла из строя? Башня «А» давно уже молчала. Она оставалась заклиненной еще с самого начала боя. Неужели теперь настала очередь и башни «В»? Но затем они услышали, что башня «В» возобновила стрельб у, и облегченно вздохнули…

А в башне «В» происходило следующее. Находившийся там комендор, старший матрос Биркле, услышал от старшины башни, что расположенная под ними башня «А» получила еще одно попадание, вызвавшее сильный взрыв в подбашенном перегрузочном отделении. Клубы удушливого дыма обволокли башню «В», а раскаленные осколки пробили переборки, отделяющие погреба башни «А» от погребов башни «В». Командир башни немедленно дал приказ затопить погреба. Через четверть часа их осушили, и башня возобновила огонь.

В 150–миллиметровой башне № IV еще обсуждали последствия этого, возможно, ошибочного решения, когда «Шарнхорст» встряхнуло новым сильным взрывом. «Прямое попадание в самолетный ангар,— объявила боевая трансляция.— Сильный пожар. Личный состав авиационной боевой части борется с огнем». Башня № IV находилась палубой ниже ангара, но и в ней почувствовали жару, вызванную начавшимся пожаром. Им были слышны приказы офицеров и унтер–офицеров, руководивших борьбой с огнем. Между тем, по трансляции раздался голос командира, объявивший, что линкор снова двигается со скоростью двадцать узлов. Но батарея орудий вспомогательного калибра левого борта все еще бездействовала, не сделав ни единого выстрела. Запертые в тесной башне, комендоры прислушивались к каждому звуку, к каждому выстрелу, пытаясь представить себе картину происходящего боя. Они заметили, как «Шарнхорст» постепенно увеличивает скорость хода, почувствовали, что линкор стал крениться, что они связали с переменой курса, а когда килевая качка сменилась бортовой, правильно поняли, что корабль повернул на север. Наконец от капитан–лейтенанта Витинга им пришел долгожданный приказ открыть огонь. С носового поста управления огнем последовала команда в башню № IV: «Цель: вспышки орудий противника слева по носу».

Затем в башню были переданы точные данные о пеленге, дистанции и боковой поправке. Главстаршина Мориц, развернув башню, скомандовал:

— Интервал между залпами шесть секунд. Огонь!

Только Мориц и кондуктор Виббельсгоф могли видеть противника в свои перископы. Остальные, что говорится, работали вслепую. Обливаясь потом, комендоры надрывались у орудий, поддерживая заданный темп стрельбы.

«105–миллиметровые зенитки начинают стрельбу осветительными снарядами»,— стараясь перекричать грохот боя, объявила боевая трансляция.

Вскоре после этого было передано сообщение из башни главного калибра «В»:

«Осталось всего по три снаряда на орудие».

Чуть позже доложила башня «С», что у них полностью кончился боезапас. Тем временем комендоры 105–миллиметровой башни № IV теперь трудились, как осатанелые: придвигали лотки со снарядами к казенникам орудий, заряжали, закрывали замки, стреляли, открывали замки, ловя дымящиеся медные гильзы зарядов, выкидывали их через специальную щель в отстойник палубой ниже, снова заряжали орудия и стреляли.

«Приказ башне «С»»,— пролаяла боевая трансляция. — Начинайте перегрузку боезапаса из погребов башни «А»».

А минутой позже прозвучало:

«Командир обращается к комендорам артиллерии вспомогательного калибра: вся надежда теперь на вас. Орудия главного калибра исчерпали боезапас!»

Но в это время третий артиллерийский офицер капитан–лейтенант Фюгаер доложил старшему артиллеристу, что он с кормового артпоста возобновил управление огнем башни «С», куда началась перегрузка боезапаса из погребов башни «А». Через несколько минут башня «С», прекратившая огонь из–за отсутствия снарядов, снова заревела своими тремя 380–миллиметровыми орудиями. Их рев сопровождался отрывистым лаем 150–миллиметровок. По боевой трансляции сообщили, что командир направил радиограмму командованию Кригсмарине в Берлине, заявив, что «Шарнхорст» будет сражаться до последнего снаряда. Это означало, что конец уже недалек.

К этому времени в «Шарнхорст» уже попали минимум три торпеды, и он стал медленно крениться на правый борт. Затем две или три торпеды взорвались в носовой части корабля с правого борта, увеличив крен.

Одновременно с их взрывами боевая трансляция передала приказ командира:

«Внимание всех боевых постов! Уничтожить все секретные документы и оборудование. Дивизиону борьбы за живучесть подготовить корабль к затоплению».

Взрывы на корабле уже гремели, не переставая. С верхнего яруса носовой надстройки продолжал бить в сторону противника 20–миллиметровый зенитный автомат. Продолжала вести огонь и 150–миллиметровая башня № IV, пока из–за сильного крена не заклинило элеватор подачи снарядов к орудиям.

Как раз в этот момент с мостика последовал приказ:

«ОСТАВИТЬ КОРАБЛЬ!»

Кондуктор Виббельсгоф поднялся со своего места и приказал:

— Оставить башню!

Комендоры колебались. В течение всего боя в башне не было ни повреждений, ни жертв.

— Спасайтесь, мальчики,— повторил Виббельсгоф, повышая голос.— А я остаюсь здесь.

Главстаршина Мориц встал рядом со своим командиром:

— Я остаюсь тоже.

Больше никто не проронил ни слова. Неуверенно карабкаясь один за другим, комендоры стали выбираться из башни. Матрос Штрэтер, уходивший одним из последних, увидел, как кондуктор Виббельсгоф, сев снова на свое место, вытащил из кармана пачку с сигаретами и закурил. Главстаршина Мориц также опустился на свое место.

Эта картина на всю жизнь запечатлелась в памяти матроса Штрэтера и возникала перед его глазами всякий раз, когда он начинал думать или говорить о своем корабле.

Еще до того, как первые торпеды на этой стадии боя попали в «Шарнхорст», главстаршина Гедде, находившийся теперь в боевой рубке, услышал донесение, что к «Шарнхорсту» с кормы приближаются эсминцы противника.

Получив это донесение, командир сказал адмиралу:

— Они хотят с нами покончить так же, как с «Бисмарком». Нанести удар торпедами по рулю и винтам!

По аварийной линии связи капитан первого ранга Гинце дал приказ обер–лейтенанту Боссе выпустить в корабли противника торпеды.

Командир знал, что Боссе и его люди ценой сверхчеловеческих усилий ввели в строй торпедные аппараты, и теперь выпустили весь запас торпед сначала с левого, а затем с правого борта по целям, которые им указал Гинце из боевой рубки.

Через некоторое время сигнальщик доложил, что видел за кормой «Шарнхорста» яркую вспышку взрыва. Что это была за вспышка, так никто и не узнал.

Главстаршина Гедде слышал доклады, поступающие со всех боевых постов погибающего корабля. Выполняя приказ командира, подрывники устанавливали заряды в различных отсеках линкора, одновременно уничтожались секретные документы и приборы.

«Шарнхорст» все сильнее и сильнее кренился на правый борт. Командир подозвал к себе штурмана.

— Передайте на Боевой информационный центр, — приказал он,— самые последние данные о нашем месте открытым текстом. Поспешите, Ланц. Постарайтесь успеть. Время уходит.

Затем командир дал команду по боевой трансляции: «Говорит командир. Оставить корабль! Все наверх! Одеть спасательные жилеты! Приготовьтесь прыгать за борт!»

В рубке появился вызванный командиром капитан второго ранга Доминик. Адмирал, командир и старпом обсудили меры, которые еще необходимо предпринять в связи с

оставлением корабля. Гедде видел высокую фигуру старшего офицера, покинувшего боевую рубку и спускавшегося по трапу левого борта на верхнюю палубу.

Крен продолжал увеличиваться, и капитан первого ранга Гинце стал убеждать всех находившихся в боевой рубке покинуть ее. В рубке было примерно двадцать пять человек. Большинство из них отказывались покинуть рубку без командира. Один из молодых матросов покачал головой и просто сказал:

— Мы остаемся с вами.

Другой матрос заявил, что у него нет спасательного жилета, и поэтому он тоже остается. Командир снял с себя спасательный жилет и подал его матросу.

— Возьми и уходи. Обо мне не беспокойся — я отличный пловец. Давайте, ребята, поспешите. Я уйду вслед за вами.

Совместными усилиями командира и адмирала удалось в итоге побудить всех покинуть боевую рубку, после чего контр–адмирал Бей и капитан первого ранга Гинце поднялись на накренившийся ходовой мостик. Выйдя на крыло мостика, командир линкора молча смотрел на верхнюю палубу, которая все больше и больше наполнялась людьми, как бы высыпавшимися на палубу из всех люков, лазов и горловин. Они собирались группами, чего–то ожидая. Они что–то говорили и кричали, но ничего не было слышно из–за рева моря и ветра, продолжавшихся взрывов и громкого свиста вырывавшегося из трубопроводов пара. Вся эта картина освещалась багровым мерцанием осветительных снарядов, продолжавших рваться над «Шарнхорстом». Мертвые и умирающие лежали на палубе среди живых, но не было никаких признаков паники.

Капитан первого ранга Гинце, вооружившись мегафоном, призывал моряков не прыгать с накренившегося правого борта, а перейти на левый и соскользнуть по нему в море. Неизвестно, слышал ли кто–нибудь последние инструкции командира…

Главстаршина Гедде видел, как старший артиллерист капитан третьего ранга Бреденбройкер и второй артиллерист капитан–лейтенант Витинг вышли с Центрального поста управления огнем на крыло мостика, где находился командир. Они подошли к командиру, обменялись с ним несколькими словами и поспешили вниз, спускаясь по левому трапу на верхнюю палубу.

— Смелее за борт! — кричал в мегафон капитан первого ранга Гинце.— Не забудьте надуть спасательные жилеты!

Над толпами возвышалась фигура старшего офицера, пытавшегося помочь чуть ли не каждому персонально.

Гедде вдруг понял, что и ему пора уходить с мостика. Окутанный дымом, накренившийся «Шарнхорст» вздымался на штормовых волнах, продолжая двигаться малым ходом. Его правый борт уже лежал практически в воде, крыло мостика касалось верхушек волн, лизавших фок–мачту. Над погибающим кораблем еще лопались осветительные снаряды и завывали снежные, смешанные с градом, бураны.

Гедде понял, что линкор в любую секунду может опрокинуться. Рядом с собой на мостике он неожиданно обнаружил еще одного сигнальщика — старшину Дайерлинга. Моряки помогли друг другу надеть и надуть спасательные жилеты, правильно застегнуть и отрегулировать лямки.

С трудом спустившись по трапу и балансируя по почти вертикальной палубе, сигнальщики пытались добраться до лееров левого борта. Набежавшая волна смыла их с палубы, разъединила и унесла за борт. Гедде засосало водоворотом, образовавшимся у корпуса корабля. Он почувствовал страшное давление на барабанные перепонки, но ничего не успел предпринять, как его вынесло на поверхность, где волны швырнули его вверх и закрутили, грозя размозжить о броню тонущего «Шарнхорста».

Главстаршина предпринимал отчаянные усилия, чтобы отплыть подальше от погружающегося в пучину линкора. Внезапно он увидел перед собой буек–отводитель трала, на котором сидел верхом какой–то матрос. Гедде поплыл к буйку, матрос пытался помочь ему забраться, но буек перевернулся, и оба оказались в воде. Вынырнув, Гедде заметил много пустых медных футляров от пороховых зарядов 280–миллиметровых снарядов с «Шарнхорста», прыгающих на волнах. Сигнальщик поплыл к одному из них, но когда он пытался ухватиться за медную поверхность футляра, тот вырвался у него из рук, наполнился водой и затонул. К счастью, Гедде наткнулся на деревянную решетку палубного настила, смытую с мостика, и ухватился за нее. Он хотел использовать решетку как плотик, но при такой волне это было невозможно сделать.

В небе продолжали рваться осветительные снаряды, а по поверхности моря шарили прожектора англичан. Подброшенный волной, Гедде увидел «Шарнхорст», лежащий на правом борту. Зрелище показалось ему совершенно нереальным и фантастическим. Профессиональная мысль сигнальщика отметила, что вот так, «в плане», линкор можно было увидеть только с высоты летящего над ним самолета.

У правого борта линкора плавали всего десятка три человек. Большинство последовали совету командира и покинули «Шарнхорст» с левого борта. Позднее Гедде не раз благодарил Провидение, что его смыло в воду прямо с правого борта, поскольку почти все, кому удалось спастись, были подобраны именно у правого борта затонувшего линкора.

Борясь с волнами, Гедде увидел сигнальный огонь спасательного плотика, мигавший в темноте совсем близко от него. На плоту находились какой–то молодой офицер и несколько матросов. Подплыв поближе, Гедде услышал слова старой морской песни: «На могилах моряков не растут цветы…» Он до сих пор не может точно сказать, действительно ли матросы на плоту пели эту песню или она звучала у него в голове. Но зато он вполне ясно услышал чьи–то крики:

— Здесь командир! Он плавает около корабля! Ему долго не продержаться без спасательного жилета!

Гедде знал, что командир был последним, кто покинул корабль. Вернее, он оказался последним, кто еще сумел покинуть погибающий линкор.

Многие, очень многие не смогли даже выбраться на верхнюю палубу: экипажи боевых погребов, кочегары и машинисты, а также почти все те моряки, чьи боевые посты находились под броневой палубой.

Снова через снежный буран с градом Гедде услышал чей–то крик:

— Спасите старпома! Он не может больше держаться на воде!

Какой–то матрос, плывший вблизи Гедде, что–то крикнул ему. Ему пришлось повторить это раз или два, прежде чем до Гедде дошел смысл сказанных слов: «Командир и старпом отдали спасательные жилеты матросам».

Гедде находился теперь метрах в двухстах от лежащего на правом борту «Шарнхорста». Зев дымовой трубы смотрел на него, как вход в какой–то страшный тоннель. Главстаршина был удивлен, что корабль еще держится на воде. Гедде даже слышал глухой шум турбин, еще работавших в недрах линкора.

Из пробоин «Шарнхорста» хлестал мазут, покрывший море вокруг него тугой маслянистой пленкой, поверх которой плясали на волнах сотни голов. Мазут жег лицо, разъедал глаза, вызывал приступы страшной рвоты. Захлебнувшись мазутом, люди десятками шли на дно.

К счастью, штормовые волны быстро поглощали и уносили мазут дальше.

В это самое время старший матрос Штрэтер видел, как «Шарнхорст» перевернулся и ушел под воду носом вперед. Все его три винта еще работали с большой скоростью.

Гедде больше не пытался доплыть до плота, который плясал на волнах недалеко от него. На плоту уже находилось человек двадцать, а еще больше держались за него, находясь в воде, почти его утопив. Видя это, Гедде поплыл в сторону, где плавали деревянные доски и бревна, используемые в борьбе за живучесть для крепления переборок и заделки пробоин. Через несколько минут главстаршине удалось ухватиться за какое–то бревно и немного передохнуть, отдавшись на волю волн. Взглянув в сторону корабля, Гедде увидел, что «Шарнхорст» еще плавает килем вверх, напоминая гигантскую черепаху. На днище корабля Гедде заметил множество людей, но еще больше плавало вокруг него.

Между тем Гедде начал уже цепенеть от холода. Он не чувствовал ног и ощущал, как немеет все тело. Мимо проплывали небольшие льдины, а снег и град из–за сильного ветра летели почти параллельно поверхности моря.

Силы покидали Гедде. Он уже был не в состоянии держаться за бревно одеревеневшими руками, когда тускнеющим сознанием увидел плот, на котором находились старшина Ион Меркель и еще трое. Меркелю удалось выбраться на днище линкора, откуда он увидел пустой плотик. Бросившись снова в воду, он забрался на этот плот и помог это сделать еще троим. Собрав последние силы, Гедде удалось доплыть до плотика. Он был уже наполовину парализован, когда Меркель втащил его на плот, и, хотя тело Гедде находилось на плоту, его ноги бессильно свисали в воду. У Гедде еще хватило сил повернуть голову в сторону корабля. Из воды торчала только корма «Шарнхорста», быстро уходящая в темную полярную бездну.

Взрывы осветительных снарядов постепенно прекратились, кромешная тьма сгустилась над местом гибели линкора. Небольшие группы моряков на нескольких плотах с трудом различали друг друга, а тех, кто находился в воде, не было видно совсем. Старшина Меркель помог забраться на плот еще одному молодому матросу, который вынужден был покинуть другой плот из–за его перегрузки.

Все находившиеся на плоту уже плохо соображали, не могли шевелить ни руками, ни ногами, тупо ожидая конца. Примерно полтора часа их носило по волнам, захлестывая плот. Тесно прижавшись и вцепившись друг в друга, они взлетали вместе с плотом на гребень волны, получая очередную ледяную ванну, затем падали вниз, где их снова накрывало волной. Гедде не понимал, почему их не смывает с плота.

Из общего оцепенения их вывела орудийная вспышка, сверкнувшая совсем неподалеку. Из кромешной темноты начало стрелять какое–то орудие, и снаряды со свистом полетели над их головами. Первая мысль была, что огонь ведется именно по ним. В темном небе раздался глухой звук взрыва, и море осветилось розовым заревом. Это были осветительные снаряды. А через минуту тьму прорезали слепяще–белые лучи прожекторов.

Еще какое–то время измученные люди на плоту думали, что будут обстреляны, но вскоре убедились в своей ошибке. Луч прожектора с какого–то большого корабля осветил плот. Взорвался еще один осветительный снаряд, и моряки с «Шарнхорста» увидели два эсминца, направлявшиеся к их плоту. Затем один из эсминцев отвернул в сторону, но другой, осторожно маневрируя, приблизился к плоту. Гедде, снова пришедший полностью в сознание, отметил, с каким искусством, несмотря на штормовое море, корабль был подведен к плоту.

Эсминец развернулся правым бортом так, что ветер сразу же прибил к нему плот, после чего за борт была вывалена погрузочная сеть, а на плот брошены спасательные концы.

Одного за другим немецких моряков подняли на борт эсминца.

У Гедде не хватило сил завязать конец беседочным узлом или хотя бы ухватиться за него онемевшими пальцами. Четыре раза он срывался с конца и падал обратно в воду. В пятый раз брошенный конец попал ему прямо в рот. В отчаянии главстаршина вцепился в

него зубами и таким образом был подтянут до уровня палубы. Затем несколько сильных рук поймали Гедде за воротник робы и перетащили за леера.

Корабль оказался английским эсминцем «Скорпион». Он подобрал из воды тридцать моряков с «Шарнхорста». Еще шесть человек спас эсминец «Мэтчлис». Это были все, кого удалось спасти из экипажа в тысяча девятьсот восемьдесят шесть человек!

Английские моряки отнеслись к пленным сочувственно, чтобы не сказать сердечно. С немецких моряков была сразу же снята их обледенелая, пропитанная мазутом форма, которую выбросили за борт, переодев их в сухую, теплую одежду. Им выдали по стакану рома и накормили горячей пищей. Пленные узнали, что эсминец направляется в Мурманск в составе охранения конвоя.

Старший матрос Штрэтер с шестью другими моряками был снят с их плота также эсминцем «Скорпион».

На следующее утро, 27 декабря, пленные, по одному, были допрошены старшим офицером «Скорпиона». Они назвали свои имена и звания. Старшим в чине среди спасенных оказался старшина Гедде. Его допрашивали дольше всех, но на большинство вопросов он отказался отвечать.

Во второй половине того же дня «Скорпион» встал на якорь на рейде Мурманска. Через полчаса пленным приказали построиться на верхней палубе, где им выдали специальные бушлаты для военнопленных. К борту эсминца подошел русский буксир, на котором пленные под конвоем британских морских пехотинцев и русских моряков были куда–то направлены. Немцы с тревогой переглядывались. Не выдают ли их англичане русским? Может быть, лучше выброситься за борт?

Английский офицер, говоривший по–немецки, заметил беспокойство, охватившее пленных моряков, и все понял.

— Успокойтесь,— сказал он,— вас не передадут русским. Адмирал приказал доставить всех пленных с «Шарнхорста» на «Дюк оф Йорк». Вы отправитесь в Англию на флагманском корабле. По прибытии на «Дюк оф Йорк» четырех раненых немецких моряков отправили в лазарет, а остальных — в кубрик, где пленные должны были находиться до прибытия в Англию. Конвоировавший пленных офицер морской пехоты назначил главстаршину как старшего по чину ответственным за порядок и чистоту в кубрике. Все просьбы и жалобы пленные должны были передавать через переводчика, которым оказался молодой офицер медицинской службы из санчасти корабля. Как–то во время очередного обхода главстаршине удалось поговорить с ним.

— Могу ли я узнать ваше мнение о бое и о гибели «Шарнхорста»? — спросил офицера Гедде.— Мог ли наш корабль избежать гибели?

— Хотя я и не должен вам этого говорить,— подумав, ответил английский офицер,— но скажу. Сразу же после боя адмирал сэр Брюс Фрэзер собрал всех офицеров и сказал следующее:

— Джентльмены, бой с «Шарнхорстом» закончился нашей победой. Я надеюсь, что, если кому–нибудь из вас когда–нибудь придется сражаться на своем корабле против превосходящего многократно противника, вы будете командовать своим кораблем столь же доблестно, как это делали офицеры «Шарнхорста».

— Мне нечего добавить к словам адмирала,— продолжал врач с «Дюк оф Йорка».— Пока не передавайте эти слова своим людям, немного подождите. А теперь мне поручено информировать вас о том, что завтра в 15:00 наш адмирал выразил желание проинспектировать спасенных с «Шарнхорста». Сможете ли вы к этому времени подготовить своих людей к смотру? Как старший в звании вы должны будете построить их и дать соответствующие команды, как положено в германском флоте. Новая одежда вам будет выдана.

Всем немецким морякам были выданы гражданские брюки, синие свитера и тапочки, а также бритвенные принадлежности.

Незадолго до 15:00 Гедде приказал пленным построиться.

Ровно в 15:00 на корабле зазвучал горн, и в кубрик вошел адмирал Фрэзер, сопровождаемый своими штабными офицерами. Гедде дал команду «смирно».

Британский адмирал встал перед строем пленных немецких моряков и поднес руку к козырьку фуражки. Все сопровождающие его офицеры, включая командира линкора «Дюк оф Йорк», сделали то же самое, простояв в салюте около минуты. Гедде понял, что эти почести отдаются не им, а их кораблю и его героической гибели.

Затем адмирал Фрэзер неторопливо обошел все шеренги пленных (из–за тесноты кубрика немецкие моряки построились в пять шеренг), поговорив через переводчика фактически с каждым из пленных моряков, задавая вопросы о возрасте, профессии, месте жительства, семье, причинах, побудивших служить на флоте и т. п.

Закончив обход, адмирал Фрэзер снова появился перед строем и сказал:

— Мы всегда отдаем должное доблести врагов, даже потерпевших поражение. Британский народ в целом не питает к вам ненависти. Не заблуждайтесь на этот счет, когда будете в Англии. Делайте то, что вам говорят, и все будет в порядке.

На Гедде оказала сильное впечатление торжественность этого события. На следующий день все повторилось снова, когда пленных посетил командир линкора «Дюк оф Йорк». Командир корабля сказал Гедде, что адмирал приказал обращаться с пленными, как с членами экипажа английского линкора, предоставив им весь возможный на военном корабле комфорт.

В течение перехода из Мурманска в Скапа–Флоу пленным было разрешено прогуливаться и заниматься спортом на верхней палубе между двумя самолетными ангарами. Их часто фотографировали присутствовавшие на борту линкора журналисты и английские моряки. Номинально пленных охраняли шесть морских пехотинцев, но это, скорее, было дружеское общение.

Прогуливаясь по английскому линкору, главстаршина Гедде заметил кое–где следы свежей электросварки. Направляясь в душ или гальюн, Гедде проходил через несколько отсеков, где также видел следы недавних боевых шрамов корабля. Он не выдержал и спросил доктора–переводчика, получал ли «Дюк оф Йорк» в бою с «Шарнхорстом» попадания.

— Конечно, я не должен был бы вам этого рассказывать, — ответил офицер–медик.— Но скажу вам честно: у нас не было сухого места на батарейной и нижних палубах. Электрические и ручные помпы работали день и ночь. Это вас удовлетворяет?

Когда «Дюк оф Йорк» проходил через место гибели «Шарнхорста», на нем сыграли захождение, был произведен салют, и в море сброшен большой венок. Пленным объявили по трансляции, что проходит церемония в честь доблестного экипажа «Шарнхорста», погибшего в бою.

В течение шести суток после спасения Гедде не мог уснуть. Снотворное, полученное от друга–доктора, не помогало. Только когда Гедде везли из Скапа–Флоу на дряхлом сторожевике, он умудрился поспать около трех часов.

В Лондоне все пленные были отделены друг от друга. Последовали дальнейшие вопросы, отправка в пересыльные лагеря. Затем восемь человек были отправлены в Канаду, а двадцать семь — в Соединенные Штаты. Позднее кто–то сказал Гедде, что старший матрос Штрэтер был обменен.

Главстаршина Гедде не мог разобраться в происхождении слуха о том, что контр–адмирал Бей и капитан первого ранга Гинце перед гибелью корабля застрелились на

мостике. Судьба адмирала действительно неизвестна, и, возможно, что он так и поступил. Но командир покинул корабль, его видели в воде и поддерживали на плаву, пока он не умер от переохлаждения.

На английский эсминец пытались вытащить и старшего офицера Доминика. Он несколько раз срывался со спасательного конца и в итоге утонул.

В 1947 году главстаршина Вильгельм Гедде был отпущен из плена и вернулся в Германию. Вместе с другими уцелевшими, а также с офицерами и матросами, служившими ранее на «Шарнхорсте», с родными и близкими погибших он основал «Общество памяти «Шарнхорста»».

Общество в разное время возглавлялось бывшим командиром «Шарнхорста» капитаном первого ранга Гофманом и бывшим штурманом линкора Гисслером, командовавшим в конце войны крейсером «Нюрнберг».

Ежегодно члены Общества на арендованном судне выходили к месту гибели «Шарнхорста», сбрасывали в воду венки и служили панихиду по погибшим. Постепенно общество объединило в себе память о всех немецких моряках, погибших в годы Второй мировой войны.

С середины шестидесятых годов к «Обществу памяти «Шарнхорста»» присоединились и ряд английских ветеранских организаций подобного рода, а с начала девяностых — и ряд российских обществ, чтивших память советских моряков, погибших в заполярье.

Время постепенно стирает границы между врагами, делая всех равными перед лицом смерти.

ВМЕСТО ЭПИЛОГА

Хроника боя.

19:01. Линейный корабль «Дюк оф Йорк» и крейсер «Ямайка» открыли огонь. Дистанция: 10 400 ярдов.

Крейсер «Норфолк» в то же самое время открыл огонь, но прекратил его после двух залпов из–за крайне плохой видимости цели.

В период с 19:01 до 19:28 было замечено, что скорость «Шарнхорста» упала с двадцати до пяти узлов.

19:15. Крейсер «Белфаст» открыл огонь. Дистанция: 17 000 ярдов.

19:25. Крейсер «Ямайка» выпустил три торпеды по «Шарнхорсту» (в левый борт). Дистанция: 3500 ярдов. Одна торпеда застряла в аппарате. Попаданий не наблюдалось. Торпеды прошли мимо, поскольку на крейсере считали, что «Шарнхорст» стоит без хода, в то время как он продолжал движение.

19:27. Крейсер «Белфаст» выпустил три торпеды в правый борт «Шарнхорста». Дистанция точно не определена, но, видимо, та же, что и у «Ямайки»,— 3500 ярдов. С крейсера доложили об одном попадании, но английские источники считают это мало вероятным. — «Ямайка» и «Белфаст» развернулись, чтобы выпустить торпеды с другого борта. При этом «Ямайка» вел артиллерийский огонь по «Шарнхорсту».

19:28. Линкор «Дюк оф Йорк» прекратил огонь.

19:31. Эсминцы семьдесят второго полудивизиона «Оппортьюн» и «Вираго» атаковали «Шарнхорст» торпедами. «Оппортьюн» выпустил четыре торпеды в правый борт «Шарнхорста». Дистанция: 2100 ярдов. Доложено об одном попадании.

19:33. Эсминцы семьдесят первого полудивизиона «Мушкетер» и «Мэтчлис» атаковали «Шарнхорст» с севера. «Мушкетер» выпустил четыре торпеды в левый борт немецкого

линкора. Дистанция: 1000 ярдов. Наблюдались два, возможно, три попадания в левый борт между трубой и фок–мачтой. Эсминец «Мэтчлис», следовавший за «Мушкетером», не смог выйти в атаку из–за крутой волны и попадания, заклинившего поворотный механизм торпедного аппарата. Когда «Мэтчлис» развернулся, чтобы атаковать «Шарнхорст» с другой стороны, немецкий линкор уже затонул, и «Мэтчлис» приступил к спасению уцелевших.

19:33. Эсминец «Оппортьюн» выпустил по «Шарнхорсту» еще четыре торпеды. Дистанция: 2400 ярдов. Доложено об одном попадании.

19:34. Эсминец «Вираго» из семьдесят второго полудивизиона выпустил в «Шарнхорст» семь торпед. Наблюдались два попадания. Дистанция: 2800 ярдов. На отходе «Вираго» открыл по «Шарнхорсту» артиллерийский огонь.

19:37. Крейсер «Ямайка» выпустил три торпеды в левый борт «Шарнхорста». Дистанция: 3750 ярдов. Доложено о двух попаданиях, которые непосредственно не наблюдались, а были зафиксированы по подводным взрывам. «Шарнхорст» в этот момент стоял практически без хода, окутанный клубами дыма.

19:48. Крейсер «Белфаст» пытался выйти в торпедную атаку, но на месте «Шарнхорста» уже плавали только обломки.

Со стороны англичан бой вели: линкор, три крейсера и восемь эсминцев. «Дюк оф Йорк» отошел на север, чтобы предотвратить путаницу в опознавании кораблей. Все, кто имел возможность видеть «Шарнхорст», гигантскую горящую массу, над которой поднималась огромная туча дыма. Ни осветительные снаряды, ни прожектора англичан не могли пробиться через этот дым. Таким образом, ни с одного из британских кораблей не видели, как «Шарнхорст» затонул. Но все уверены, что «Шарнхорст» затонул после сильнейшего подводного взрыва, который слышали и зафиксировали на английских кораблях в 19:45.

«Ямайка», «Мэтчлис» и «Вираго» были последними кораблями, с которых видели «Шарнхорст» в 19:38. Крейсер «Белфаст», вышедший в атаку в 19:48, уже «Шарнхорста» не видел. Место гибели «Шарнхорста» — 72°16' с. ш. и 28°41' в. д.

Затем «Ямайка» ушел на север для соединения с линкором «Дюк оф Йорк», а «Белфаст», «Норфолк» и большая часть эсминцев до 20:40 занимались поиском уцелевших.

Во время поисков «Скорпион» доложил, что германского адмирала и командира «Шарнхорста» видели в воде. Оба были серьезно ранены. Командир умер прежде, чем его удалось найти. Адмирал схватился за спасательный конец, но сорвался с конца и утонул.

Среди спасенных не было ни одного офицера. Старший в звании оказался главстаршина Гедде.

Интересно отметить, что «Шарнхорст», как и линкор «Бисмарк» за два года до него, не удалось потопить с помощью только артиллерийского огня.

Расследование, проведенное после боя, утверждает с уверенностью, что «Шарнхорст» был потоплен торпедами. Всего по нему было выпущено пятьдесят шесть торпед, из которых четырнадцать — пятнадцать попали в цель. Но, несмотря на такое количество попавших торпед, не говоря уже о попадании примерно двух десятков 356–миллиметровых снарядов с «Дюк оф Йорка», машины «Шарнхорста» превосходно работали до самого конца.

До момента затопления на «Шарнхорсте» действовала вся энергетика и был свет.

Старший инженер–механик «Шарнхорста» капитан третьего ранга Кениг, старший инженер–электромеханик фон Гласе, командиры групп борьбы за живучесть капитан–лейтенант Дэрр и обер–лейтенант Тиммер не покинули свои боевые посты и погибли вместе с кораблем.

В ходе длительного боя «Шарнхорст» добился двух прямых попаданий в «Дюк оф Йорк». Оба 280–миллиметровых снаряда попали в стойки трехногой фок–мачты английского

линкора, но не взорвались. В своем рапорте адмирал сэр Брюс Фрэзер указывал, что в течение полутора часов «Дюк оф Йорк» находился под точным огнем «Шарнхорста».

Залпы часто давали накрытие, снаряды рвались вблизи английского линкора, осколки звенели о борта и надстройки, но прямых попаданий не было.

Позднее адмирал Фрэзер стал главнокомандующим Тихоокеанским флотом Великобритании, приняв участие вместе с флотом США в заключительных операциях против Японии.

В 1948 году сэр Брюс Фрэзер стал адмиралом флота и до 1951 года занимал пост Первого лорда Адмиралтейства.

Умер сэр Брюс Фрэзер в Лондоне 12 февраля 1981 года в возрасте девяноста трех лет. Его прах был доставлен в открытое море на борту английского ракетного эсминца «Шеффилд» и развеян над поверхностью воды.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Тактико–технические данные линейного корабля «Шарнхорст»

Водоизмещение: 37 902 т.

Главные размерения: 22 х 30 х 8,69м.

Скорость: максимальная: 30 узлов.

Вооружение: Девять 280–мм (11»)/54 орудий в трех трехорудийных башнях: две — на носу, одна — на корме.

Двенадцать 150–мм (5,9»)/55 орудий.

Четырнадцать 105–мм (4,1»)/65 спаренных зенитных установок.

Шестнадцать 37–мм зенитных автоматов.

Восемь 20–мм зенитных автоматов.

Шесть 533–мм торпедных аппаратов (2x3).

Три–четыре бортовых самолета.

Машинная установка: Трехвальная энергоустановка, турбины с зубчатой передачей «Брауна–Бовери», двенадцать котлов Вагнера, 165 000 л. с.

Бронирование:

Главный броневой пояс — 320 мм.

Башни — 356 мм.

Боевая рубка — 320 мм.

Палуба — 50–105 мм.

Дальность плавания: 10 000 миль при скорости 14 узлов.

Экипаж: 1669 (1939 г.), 1840 (1941 г.), 1986 (1943 г.).

Происхождение названия:

Шарнхорст, Герхард Иоганн Давид, фон (1755—1813)- прусский генерал, реформатор прусской армии после поражения под Иеной в ходе Наполеоновских войн.

